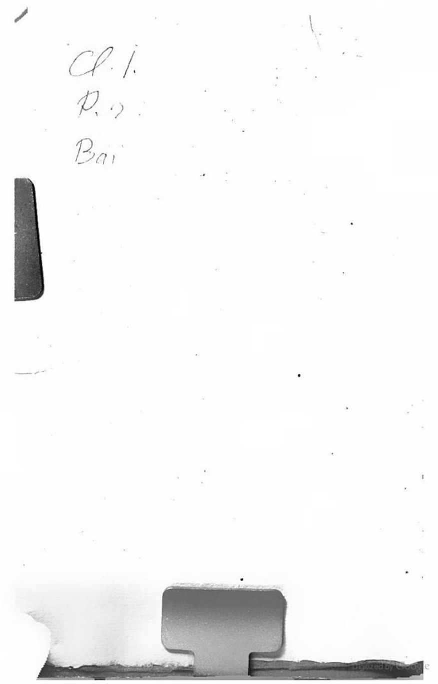
ABRÉGÉ HISTORIQUE ET CHRONOLOGIQUE DES PRINCIPAUX VOYAGES DE...

Louis Marin Bajot




Cl. 1.
R. 2.
Ba.

ABRÉGÉ
HISTORIQUE ET CHRONOLOGIQUE
DES PRINCIPAUX
VOYAGES DE DÉCOUVERTES
PAR MER.

SE VEND À PARIS

CHEZ ARTHUS-BERTRAND, LIBRAIRE,
RUE HAUTE-FEUILLE, N.° 28;

ET CHEZ BACHELIER, LIBRAIRE,
QUAI DES AUGUSTINS, N.° 55.

ABRÉGÉ
HISTORIQUE ET CHRONOLOGIQUE
DES PRINCIPAUX
VOYAGES DE DÉCOUVERTES
PAR MER,

DEPUIS L'AN 2000 AVANT JÉSUS-CHRIST
JUSQU'AU COMMENCEMENT DU XIX.ᵉ SIÈCLE;

EXTRAIT DES *ANNALES MARITIMES ET COLONIALES*, PUBLIÉES, AVEC L'APPROBATION DE S. EXC. LE MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES ET SOUS LES AUSPICES DE S. A. R. L'AMIRAL DE FRANCE;

PAR M. BAJOT,

COMMISSAIRE DE MARINE HONORAIRE, CHEF DE BUREAU AU MINISTÈRE, CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR, MEMBRE DE LA COMMISSION CENTRALE DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE ET DE PLUSIEURS SOCIÉTÉS SAVANTES.



PARIS,
DE L'IMPRIMERIE ROYALE.

1829.

Aux Marins

Dont les découvertes ont influé sur les destinées du Monde et qui, dans leurs circonnavigations du globe, se sont dévoués au service de leurs Souverains, à la gloire de leur Patrie, au bien de l'humanité et à la propagation du Christianisme.

A

DES VOYAGES

PAR MER,

ET

DES DÉCOUVERTES ANCIENNES ET MODERNES

DUES À LA NAVIGATION.

Il existe un grand nombre de recueils, d'annales, de journaux, d'histoires générales ou abrégées des voyages ; mais personne jusqu'ici n'avait eu l'idée d'essayer pour cette partie de la littérature aujourd'hui si goûtée du public, ce que le président Hénault a exécuté avec tant de succès dans son *Abrégé chronologique de l'Histoire de France.* Les *Annales maritimes et coloniales,* que je publie depuis le 1.er janvier 1816, avec l'approbation de Son Exc. le Ministre de la marine et des colonies, et sous les auspices de S. A. R. l'Amiral de France, sont en partie consacrées aux relations des expéditions entreprises de nos jours dans l'intérêt des sciences, et particulièrement du commerce et de la navigation. J'ai eu plus d'une fois l'occasion de remarquer qu'en transportant le lecteur dans des contrées lointaines, il ne suffisait pas de lui développer l'état présent des choses, et qu'une connaissance sommaire de ce qui avait précédé lui devenait aussi agréable que nécessaire. En effet, si l'intérêt est vivement excité par le spectacle des événemens qui se passent sous nos yeux, n'est-on pas aussi charmé de voir comment ils se lient au passé ! Ces circonnavigations du globe devenues si fréquentes, ces innombrables posses-

sions d'outre-mer arrachées à la fureur des flots, ou conquises sur la nature sauvage, sont les résultats des efforts de tant de siècles! On aime à tenir le premier anneau de cette longue chaîne de découvertes ; on aime à partir de l'époque des premières tentatives connues pour arriver successivement au temps où nous vivons, et jouir du beau spectacle qu'offrent les progrès du génie, de la constance ou du bonheur de l'homme.

Ces considérations m'avaient déterminé à donner, en 1819, à la suite de la préface consacrée aux voyages et aux découvertes anciennes et modernes dues à la navigation, un tableau chronologique des principaux voyages et découvertes depuis l'an 2000 avant J.-C. jusqu'à la fin du XVII.ᵉ siècle. Ce travail fut alors examiné, corrigé dans quelques parties et approuvé dans son ensemble par MM. de Rossel, Buache et Beautems-Beaupré, le premier directeur du dépôt général de la marine; les deux autres, ingénieurs hydrographes en chef, et conservateurs du même dépôt; et tous les trois, composant la section de géographie et de navigation de l'académie royale des sciences (1).

J'ai cru devoir extraire de mon récueil, et faire tirer à part un certain nombre d'exemplaires de cet abrégé historique et chronologique, en faveur des personnes qui veulent s'épargner de longues lectures, ou résumer celles qu'elles ont faites, et j'ai eu principalement en vue les écoles où l'on enseigne les élémens de cette partie de l'histoire géographique, dont on pourra, en prenant ce tableau pour guide, embrasser et classer plus facilement dans sa mémoire, les faits relatifs à chaque époque, à chaque lieu, et à chaque peuple.

---

(1) M. Buache a depuis été remplacé par M. de Freycinet, dont les *Annales maritimes* ont fait connaître les nombreux travaux nautiques.

TABLEAU CHRONOLOGIQUE des principaux Voyages et Découvertes par mer, depuis l'an 2000 avant J.-C., jusqu'à nos jours.

Voyages et Découvertes des Anciens dans les Indes orientales.

ANNÉES avant J.-C.	
	M. Huet, dans son *Histoire du commerce et de la navigation*, chapitre 21, croit que les Phéniciens et les Tyriens ont navigué sur les côtes les plus reculées de l'orient, long-temps avant Salomon.
2122.	Sémiramis avait formé le projet de conquérir les Indes; mais la mort l'empêcha de l'exécuter: elle avait déjà navigué vers le fleuve Indus, et battu Stratobatès, roi des Indiens. (Diod. de Sicile.)
1491.	Sésostris porta dans les Indes ses armes victorieuses.
1015.	Salomon y envoyait ses flottes pour faire le commerce.
487.	Darius, fils d'Hystaspes, fait la conquête des Indes, et impose aux rois soumis un tribut de deux mille talens, ou onze millions, par an; il ne passe pas l'Indus.
327.	Alexandre pousse ses conquêtes jusqu'au fleuve Hydaspe, et rend ses tributaires plusieurs rois, sur lesquels il établit Porus pour leur commander à sa place.
	Commerce des Anciens.
259.	Ptolémée Philadelphe envoya Mégasthènes et Denys pour prendre connaissance du pays et des peuples de l'orient. Leur relation est pleine de merveilles, pour la plupart fabuleuses. Pour favoriser le commerce de l'Égypte, ce prince fit bâtir la ville de Bérénice sur le bord occidental de la mer Rouge. On se servit depuis du port de Myos-Hormos. De ce port il fit tirer un canal pour le transport des marchandises jusqu'à Coptos sur le Nil, un peu au dessous de Thèbes: de Coptos, le Nil les portait à Alexandrie, qui était le rendez-vous des commerçans des Indes. Sortant de la mer Rouge, les vaisseaux mouilloient au cap Fartak, port d'Arabie, de là à Patale, sur une des embouchures de l'Indus, ou à l'île Taprobane, aujourd'hui Ceylan.
31.	Ce commerce passa aux Romains, quand l'Égypte devint une de leurs provinces, et ils l'augmentèrent de beaucoup. Ils y portaient de tout, excepté le fer, défendu par les lois. Les Romains ne permettant à aucun étranger l'entrée dans la mer Rouge, ceux qui voulaient faire ce commerce étaient obligés de passer par le Pont-

Suite des *Voyages et Découvertes des Anciens dans les Indes orientales*.

ANNÉES depuis J.-C.	
	Euxin, la mer Caspienne, et des rivières qui se rendent de l'est et de l'ouest dans ces mers. Lisez le *Droit romain :* Digest. l. 39. tit. 4. *De publicanis et vectigalibus, species pertinentes advectigal, Cynnamomum, Piper album, &c.* C'est le dénombrement de toutes les marchandises que les Romains en tiraient.
84.	Apollonius de Thyane en Cappadoce, philosophe pythagoricien qui vivait sous Domitien, fit aux Indes un voyage dont nous avons quelques fragmens dans sa Vie, écrite par Philostrate. Pline l'Ancien, qui écrivait sous Vespasien, en 74, rapporte dans son *Histoire naturelle*, l. 2, chap. 67, différentes preuves de navigation au nord de Cadix sur la côte d'Europe, et au sud de la même ville, sur la côte d'Afrique, soit pour des expéditions militaires, soit pour le négoce. Le commerce des Romains aux Indes dura jusqu'au V.e ou VI.e siècle; alors il fut entièrement interrompu par les incursions des barbares dans l'empire.
550.	Des moines indiens venus à Constantinople, offrent à Justinien de lui faire venir des vers à soie de la contrée de Serinde; ils lui tiennent parole, et en établissent dans l'empire la première manufacture.
559.	Les Turcs font alliance avec les Romains pour raison de leur commerce de la soie, qui devint ainsi plus commune dans l'empire. Jusque-là, l'Europe la tirait de Phénicie, de Tyr et de Béryte. Justinien la taxa à huit écus d'or la livre.
	Révolutions modernes dans les Indes.
1154.	La première révolution considérable est la conquête des Tartares sous la conduite du fameux Zingis-Kan, fils d'un prince tartare, de la province de Dongouz, dans le nord de l'Asie.
à	Dans l'espace de quarante ans, Zingis-Kan et ses enfans subjuguent la Chine, les Indes, la Perse, la Syrie, toutes les vastes contrées au dessus de la mer Caspienne et du Pont-Euxin jusqu'à la mer Glaciale, la Russie, la Pologne, et une partie de l'Allemagne. Quelque temps auparavant, un prêtre nommé Jean, différent du prêtre Jean d'Abyssinie, s'était fait une puissante monarchie par la voie seule de la persuasion et de la prédication : il était de Syrie ou des environs de Babylone.
1227.	Zingis-Kan s'empare des états du prêtre Jean, et est proclamé kan général des Tartares.

Révolutions modernes dans les Indes orientales.

ANNÉES.	
1335.	Ses descendans jouirent de ses conquêtes, jusqu'à Tamerlan, originaire de la même famille, qui soumit toute la Perse et les Indes, &c. Bajazet est son prisonnier.
à	A sa mort commence l'empire du Mogol, le seul resté dans sa famille, et dont la succession nous soit connue.
1405.	Ses enfans lui succédèrent, et régnèrent au milieu des guerres les plus cruelles.
1500.	Sous Babar, un de ses successeurs, les Tartares passèrent aux Indes; des Persans vinrent aussi en grand nombre à Dély, où il avait transporté sa cour; et depuis, les Mogols y ont fait leur résidence ordinaire. Ces peuples y apportèrent la religion de Mahomet, qui devint dominante.
1656. … 1658.	Les temps suivans ne sont qu'une continuité de guerres entre ses successeurs Amayum, Akebar, Jehan-Guire, Chorrom, Orang-Zeb, Moradbax, Dara, Cha-Cuia ou Sujah. Ces trois derniers furent sacrifiés à l'ambition d'Orang-Zeb, leur frère, qui s'empara de leurs états par les meurtres et les trahisons, après avoir fait mourir Chorrom, son père.
	Cevagi, ancien officier d'Orang-Zeb, à qui il avait donné quelques provinces, qu'il voulut ensuite lui ôter, se révolta contre lui, et défit une de ses armées.
1698.	La Golconde conquise par Orang-Zeb, ainsi que Carnate et Maduré. Orang-Zeb fait Azam-Cha vice-roi de Guzarate; Kambach, son 3.e fils, vice-roi de Visapour et Golconde; Cha-Alam, l'aîné, empereur du Mogol et des provinces occidentales de l'Indus. Les deux premiers furent en guerre dès le vivant même de leur père, qui les sépara.
1707.	Orang-Zeb meurt âgé de plus de cent ans. Azam-Cha et Cha-Alam se disputent l'empire du Mogol; Azam-Cha est battu, et se tue de désespoir. Cha-Alam attaque ensuite son frère, qui périt dans une bataille et le laisse seul souverain de tous les royaumes de la succession d'Orang-Zeb.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	GÉNOIS.	FRANÇAIS.	PORTUGAIS.	ANGLAIS.
1345.	Des navigateurs génois et catalans découvrent les Canaries.			
1360.	....	....	....	Découverte de la Moscovie.
1383.	....	Établissement des Français à la côte de Guinée.		
1401 à 1405.	....	Jean de Bethencourt, gentilhomme normand, fait la conquête des îles Fortunées ou Canaries, excepté la grande : Henri III de Castille lui donne le titre de roi, relevant de Castille. Après quatre successeurs, ces îles tombent sous la puissance des Espagnols. D'autres prétendent qu'il fut envoyé à la conquête de ces îles par Jean II, roi de Castille. Elles sont vis-à-vis le cap Non.		
1417.	....	....	Henri, le troisième fils de Jean, roi de Portugal, envoie ses vaisseaux jusqu'au cap Boïador.	
1418.	....	....	Porto-Santo, par Tristan Vaz et Gonzalès Zarco.	
1419.	....	....	Madère, par les mêmes.	
1435.	....	....	Le cap Boïador passé.	

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique.

ANNÉES.	
	L'Amérique est encore inconnue.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	GÉNOIS.	FRANÇAIS.	PORTUGAIS.	ANGLAIS.
1440.	....	....	Le cap Blanc, par Nuno Tristan.	
1442.	....	....	Rio del Oro et îles d'Arguin.	
1445.	....	....	Angra de Cintra.	
1446.	....	....	Cap Vert, par Nuno Tristan	
1447	....	....	Le Sénégal.	
1448.	....	....	Iles Açores, par Gonzalo Vello, sous Alphonse V.	
1449.	Iles du cap Vert, par Antoine Nolli.			
1471.	....	....	La côte de Guinée, par Jean de Santaren et Pierre Escovar. Les Français y avaient déjà paru.	
1484.	....	....	Le Congo, par Diégo Cam.	
1486.	....	....	Le cap des Tourmentes, appelé depuis de Bonne-Espérance, par Barthelemi et Pierre Dias, sous Jean II.	

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique.

ANNÉES.	
	L'Amérique, ou le Nouveau-Monde, inconnue jusqu'à Christophe Colomb. Christophe Colomb, Génois de nation, forme le dessein de découvrir de nouvelles terres par l'occident, en tirant vers le sud. Il propose son projet à Jean II, roi de Portugal, qui le trompe en envoyant une caravelle pour prévenir ses découvertes. Il va à la cour d'Espagne; son projet est enfin reçu, après bien des longueurs, par Ferdinand V et Isabelle de Castille. On lui accorde le titre de grand-amiral des mers et de vice-roi ou gouverneur général de toutes les terres qu'il découvrirait, le dixième des effets qui viendraient de ces terres en Espagne, et le huitième du commerce qui s'y ferait; conditions sur lesquelles il ne fut pas bien fidèlement satisfait, quand on vit que ce projet réussissait au-delà des espérances qu'on avait conçues. Ces titres et avantages devaient aussi passer à ses héritiers à jamais, ce qui ne fut pas exactement observé.

ANNÉES.	ESPAGNOLS.	PORTUGAIS.
1492.	Christophe Colomb part avec trois vaisseaux, quatre-vingt-dix hommes et des vivres pour un an, passe par les Canaries, et aborde, après un mois et demi de navigation, à l'île de Guanahani ou San-Salvador, l'une des Lucayes, dans la nuit du 11 au 12 octobre. Il reconnait les îles de la Conception, Isabelle, Fernandina, Cuba, Hispaniola, appelée depuis Saint-Domingue, où il bâtit un fort, qui fut ruiné, en son absence, par les insulaires.	
1493.	Second voyage de Christophe Colomb; découverte des Antilles; aborde à Saint-Domingue, y bâtit la ville d'Isabelle.	
1494.	Colomb découvre la Jamaïque.	

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	GÉNOIS.	FRANÇAIS.	PORTUGAIS.	ANGLAIS.
1497.	....	....	Sous Emmanuel, roi de Portugal, Vasco de Gama double le cap de Bonne-Espérance, le cap de Corientes.	Terre-Neuve par Jean et Sébastien, Cabot ou Cabato père et fils, envoyés par Henri VII, roi d'Angl.re : d'autres attribuent cette découverte aux Vénitiens.
1498.	....	....	Mouille à Mozambique, Quiloa, Montbaze, Mélinde, Guzarate, &c.; découvre les îles Angedives.	
1500.	....	....	D. Pedro fait un traité de commerce avec les rois de Cochin et Cananor.	

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique.

ANNÉES.	ESPAGNOLS.	PORTUGAIS.
1498.	Troisième voyage de Christophe Colomb; découvre la Trinité et Cubagua; découvre les côtes d'Amérique, sans s'en douter, vers Paria.	
1499. *	Voyage d'Alonzo Oieda et d'Améric Vespuce; mouille à Venezuela, continue sa route par Paria, Carthagène, jusqu'au cap Vela.	
1500.	Ligne équinoxiale passée; rivière de Maragnon ou des Amazones, découverte sur les côtes du Brésil par Vincent Pinçon.	Don Pedro jeté sur les côtes du Brésil, à Porto-Seguro, Santa-Cruz. Iles de Corteréal, au nord de Terre-Neuve.

* Cette date est contestée; et portée par quelques-uns à 1497.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	PORTUGAIS.
1501.	Ile de la Conception, par Jean de Nova.
1502.	Ile de Sainte-Hélène, en deça du cap de Bonne-Espérance, par Jean de Nova. Comptoirs établis à Cochin et Cananor, par Vasco de Gama.
1503. 1504. 1505.	Le roi de Portugal envoie Alphonse et François d'Albuquerque, et d'autres successivement, sur trois flottes, soumettre le roi de Montbaze sur la côte orientale d'Afrique, Zamory, roi de Calicut, et y construire des forts, ainsi qu'aux îles Angedives, pour la sûreté de son commerce.
1506.	Iles de Tristan d'Acunha, Madagascar, Zocotora, soumises. Alméïda, vice-roi, et Albuquerque, qui lui succéda, employèrent, jusqu'en 1610, leurs forces à établir des comptoirs et factoreries, construire des forts sur les côtes découvertes de l'Afrique orientale, et dans l'Arabie, la Perse, Guzarate, Cambaye, Décan, Canara, et au Malabar.
1508.	Siqueyra découvre Sumatra et Malaca.
1510.	Cap Comorin doublé. Traité de commerce avec les rois d'Achem, Pedir et Pacem, dans l'île de Sumatra; conquête de Malaca, ville qui donne son nom à une presqu'île voisine, autrefois connue sous le nom d'*Aurea Chersonesa*. Conquête de Goa dans une petite île sur les côtes de Décan.
1511.	Iles la Sonde, par Abreu; les Moluques, par Abreu et Serrano.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique.

ANNÉES.	ESPAGNOLS.
1501.	Sainte-Marthe, Nombre-de-Dios.
1502.	Quatrième voyage de Christophe Colomb aux côtes de Honduras, cap de Gratia a Dios, Porto-Belo, Belen et Varagua. Mort de Christophe Colomb en Espagne. Ce grand homme avait découvert quinze cents lieues de nouvelles terres, depuis le cap de Honduras, à 18 deg. lat. sept., jusqu'à Porto-Seguro, au Brésil, à 17 deg. lat. mérid.
1506.	Golfe de Honduras et de Yucatan.
1508.	Porto-Ricco, île à quinze lieues de Saint-Domingue, où J. Ponce de Léon établit depuis une colonie.
1509.	J. Colomb, fils de Christophe, vice-roi à Saint-Domingue, envoie une colonie à la Jamaïque. Commencement d'établissemens dans le continent d'Amérique, par Oieda et Nicuessa.
1510.	Mauvais succès à Carthagène. Saint-Sébastien bâti dans le golfe d'Uraba; Nombre-de-Dios bâti près de Porto-Belo.
1511.	J. Colomb envoie dans Cuba une colonie, qui y réussit et bâtit la Havane.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	PORTUGAIS.
1517.	Ceylan soumise. Découverte des îles Maldives. Fernand d'Andrada perce jusqu'à Quantung, ville méridionale de la Chine : ses députés mal reçus de l'empereur de la Chine, et les Portugais, chassés, obtiennent seulement de rester dans une île voisine, où ils bâtissent la ville de Macao.
1520.	Découverte de l'île de Mazua, voisine des états du Prêtre-Jean, empereur d'Éthiopie, sur les bord de la mer Rouge.
1521.	Depuis cette année jusqu'en 1540, peu de découvertes par mer, mais beaucoup en avant dans les terres.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique.

ANNÉES.	ESPAGNOLS.
1512.	J. Ponce de Léon passe aux îles Lucayes, de là découvre la Floride, où il aborde, au-dessus du canal de Bahama, double le cap de Corrientes, de là passe à Cuba. Il y a un autre cap Corrientes, côte orientale d'Afrique, sous le tropique.
1513.	Vasco Nuñez Balboa, parti de Darien, traverse l'isthme de Panama, et découvre la mer du Sud, à cinq lieues de l'île d'as Perlas; il a connaissance du Pérou, il fait construire des vaisseaux à Adda, qu'il fait transporter en pièces par terre, au bord de la mer du Sud.
1515.	J. Diaz de Solis découvre le Rio de Janeïro, cap Sainte-Marie, la rivière de la Plata, où il fut mis en pièces par les Indiens.
1517.	Découverte du cap Cotoché Campêche, par Fernand Nuñez de Cordoue.
1518.	Jean de Grijalva entre dans la rivière de Tabasco, dans la Nouvelle-Espagne: il découvre les rivières de Benderas et d'Alvarada, Saint-Jean d'Ulua, Panuco, jusqu'à la Floride.
1519.	Fernand Cortez fait la conquête du Mexique et de toutes les provinces voisines jusqu'à la mer du Sud; provinces riches en mines, coton et mille autres denrées.
1520.	Détroit de Magellan trouvé par Ferdinand Magellan, qui entreprit un voyage autour du monde dans le dessein de trouver un chemin aux îles Moluques sans passer par le cap Bonne-Espérance. Il découvre les îles des Larrons, les îles Philip-
1521.	pines; est tué à l'île de Zébut par les naturels du pays: ses gens, en cherchant les Moluques, trouvent Borneo; ils arrivent vingt-sept mois après leur départ d'Espagne.
1522.	Sébastien Cano, un de ses capitaines, reprend la route d'Espagne par l'île Timor, évitant les Indes portugaises, double le cap de Bonne-Espérance, arrive enfin à San-Lucar en Espagne, trois ans après en être parti. Magellan était Portugais, passé au service de Charles-Quint.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	PORTUGAIS.	ESPAGNOLS.
1525. 1526.	Établissement à Surate.........	Second voyage aux îles Moluques, par le détroit de Magellan. Établissement à Tidor qui cause une grande guerre avec les Portugais de Ternate.
1527.	Bantam, dans l'île de Java, conquise par dom Pedro Mascarenas.	

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique.

ANNÉES.	ESPAGNOLS.	FRANÇAIS.	ANGLAIS.
1522.	Projet de Cortez d'aller de la mer du Sud aux îles Moluques. Découverte de la baie de Fonseca en Guatimala.		
1524.	Pizarro part de Panama pour découvrir vers le sud : il mouille aux ports de la Hambre ou de la Faim, la Candelaria, Pueblo Quemado, Chicama, Tumbez.	François I.er envoie à la découverte, au nord-ouest de l'Amérique, Giovani Verazanni, qui aborde en Floride, à 24 dég. lat. sept.; continue vers le nord-est jusqu'à 50 deg. lat. sept.; ce qui fait environ sept cents lieues de découvertes, qu'il nomma *Nouvelle-France*.	
1526.	Découverte du Paraguai.		
1527.	La Bermude, Jean Bermudez. Découverte des îles Philippines par les vaisseaux de Cortez. Triste et funeste expédition de P. Narvaez, parti d'Espagne pour faire des découvertes : cinq cents des siens meurent de faim et de fatigues, en traversant par terre la Floride; trois seulement arrivent dans la Nouvelle-Espagne.	....	Sous Henri VIII, voyage au cap Breton et Azambec.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	PORTUGAIS.	ESPAGNOLS.
1528.	....	La Nouvelle Guinée, par André Vidaneta. D'autres l'attribuent à Alvare Saavedra, qui y fut jeté par la tempête en revenant des Moluques, où Cortès l'avait envoyé.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique.

ANNÉES.	ESPAGNOLS.	FRANÇAIS.	ANGLAIS.
1530.	Dans cette année et les suivantes, Pizarro se rend maître de Quapel-Tombez; fonde une colonie à Saint-Michel; entreprend et achève la conquête du Pérou, et fonde la ville de Lima.		
1532.	Découvertes par terre dans le Mechoacan, le Culiacan et Cinaloa, du côté de la Californie.	Voyage par ordre de François I.er	
1534.	Côtes voisines d'Acapulco visitées par ordre de Cortez.	J. Cartier part de Saint-Malo; aborde à Sainte-Catherine en Terre-Neuve, vient au fleuve Canada ou Saint-Laurent, trafiquant sur toutes les côtes.	
1535.	Colonie fondée à Buénos-Aires...... La Californie, par Cortez.	J. Cartier mouille à l'île de l'Assomption, remonte le fleuve du Canada, découvre l'île d'Orléans.	
1536.	Le Chili, Diego de Almagro.	....	Autre voyage à T.re-Neuve.
1539.	Découverte, dans le nord de la Californie, des royaumes Marata, Acus et Tonteac, et de la belle ville de Cibola.		

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	PORTUGAIS.	ANGLAIS.
1540.	Expédition de Faria y Sousa, accompagné de Mindès Pinto, à la poursuite de Coye Hazem, corsaire maure guzarate : ils découvrent l'île de Pulocondor, près de Champa; parcourent les côtes de Camboge, Pulocampas, l'île d'Haïnan, Campiloo, dans la baie de la Cochinchine; l'embouchure du Tananquir; Mutipinam; Ning-Po en Chequiang; les îles Likayo, port construit par les Portugais, que le gouverneur de Chequiang en chassa après la mort de Faria.	....
1542.	Découverte des îles du Japon, qui tirent ce nom de la principale, où l'empereur tient sa cour, dans la ville de Meaco, par Diego Zamoto et Christophe Borello, à l'ouest; Fernand Mindès Pinto, à l'est, au Bungo. Saint-Xavier à Goa.	....
1552. 1554.	....	Divers voyages jusqu'en l'an 1579, à Zazim, Santa Cruz, à Benin, en Guinée, et sur les côtes d'Afrique, dans le dessein de faire du commerce.
1562.	....	Hawkins prend trois cents nègres en Guinée, qu'il porte vendre à Saint-Domingue. 1556 et 1558, voyages en Moscovie et au détroit de Weigatz, par Steven Borough.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique.

ANNÉES.	ESPAGNOLS.	FRANÇAIS.	ANGLAIS.
1540.	Découverte du pays de Quivira, très-beau et fertile. Pizarro manquant de vivres près de la source de la rivière des Amazones, y fait embarquer Orellana pour en chercher : celui-ci, emporté par la rapidité du courant, descend pendant dix-huit cents lieues, et entre dans la mer du Nord ; mouille à Cubagua, près de Paria.	Troisième voyage de J. Cartier au Canada et à Saguenay. Première colonie fondée par le comte de Roberval, à quatre lieues du port de Sainte-Croix en Canada.	....
1542.	Cap d'Engagno ou Mendocino doublé, à 3 r deg. lat. sept. derrière la Californie. Ruis Cabrillo pénètre jusqu'au 44.e deg.	Le comte de Roberval, que François I.er avait fait vice-roi du Canada, fonde Québec. D'autres disent que Québec fut fondé par Samuel Champlain, en 1698; c'est une seconde fondation. (Au sentiment de M. de Rossel, cette dernière fondation est la seule véritable.)	
1543.	Voyage de Villalobos à l'île Luçon ou Manille, ensuite à Gilolo, d'où il fut chassé par les Portugais.		
1562.	....	Sous Charles IX, Jean Ribault entre dans la baie de Port-Royal en Acadie : à douze lieues en remontant, il y bâtit le fort Charles. Les sauvages prennent les Français en amitié : ceux-ci y font commerce de pelleteries et perles.	

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	PORTUGAIS.	ANGLAIS.
1565.	....	Le même Hawkins, revenant de son second voyage de Guinée et S.t-Domingue, passe en Floride, et donne du secours à Laudonnière, Français, au fort Carolin, qui manquait de tout.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique.

ANNÉES.	ESPAGNOLS.	FRANÇAIS.	ANGLAIS.
1564.	....	Laudonnière passe aux Antilles, de là en Floride; bâtit le fort Carolin, du nom de Charles IX, sur la rivière de May; la remonte jusqu'au Grand-Lac, près de la montagne Apalache.	
1565.	....	Malheureux voyage de Ribault au fort Carolin; ses vaisseaux, après avoir échappé aux Espagnols, sont brisés par la tempête, et le fort Carolin emporté par les Espagnols.	
1567.	Mendana découvre les îles Salomon, qui sont connues aujourd'hui sous le même nom.		
1576.	....	....	Détroit de Forbisher découvert, île des Bouchers, 64 deg. lat. sept., en cherchant une route à la Chine par le nord-ouest.
1577.	....	....	Second voyage de Forbisher; trouve le détroit de Jakman et l'île de la Comtesse de Warwick.
1578.	Premier voyage de la Nouvelle-Espagne à la Chine, première route trouvée des îles Philippines et Moluques à la Nouvelle-Espagne, en remontant au nord pour prendre les vents et éviter ceux d'est.	....	Troisième voyage en 1578. Voyage de F. Drake sur les côtes d'Afrique, de là au Brésil, au détroit Magellan, puis au Pérou, remontant jusqu'à la Nouvelle-Albion, sur les côtes de Californie, aux Moluques; retour par le cap de Bonne-Espérance.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	PORTUGAIS.	ANGLAIS.
1580.	....	Voyage par le détroit de Weigatz à la Nouvelle-Zemble, par Barentz.
1586.	Goa attaqué par le roi de Décan et pris; repris et perdu par les Portugais, qui le reprennent enfin, et donnent la paix au roi de Décan, au moyen du pays de Salsette, qu'il leur céda, et aux conditions de ne vendre leur poivre qu'aux Portugais.	

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique.

ANNÉES.	ESPAGNOLS.	FRANÇAIS.	ANGLAIS.
583.	....	....	Voyage de H. Gilbert vers Terre-Neuve et au cap Raz, après avoir pris possession du port Saint-Jean.
586.	....	....	1586. Voyage de T. Cavendish, semblable à-peu-près à celui de Drake ci-dessus.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	PORTUGAIS.	ANGLAIS.	HOLLANDAIS.
1591.	......	Voyage par Mozambique, cap Comorin, Ceylan, Sumatra, Malaca, et retour par Porto-Rico et Saint-Domingue.	
1595.	......	....	Les Hollandais entreprennent leur premier voyage à l'île Madagascar, Java, Jacatra.
1598.	......	....	Second voyage près de Madagascar, les îles Maldives, Cochin, Sumatra, Achem, Ceylan, &c.; on dresse des cartes du pays. Les Hollandais, mal reçus dans l'île de Java, passent le détroit d'Amboine pour commercer dans cette île: c'est de là et des îles voisines qu'ils tirent leurs clous de girofle et des épiceries.
1600. 1604.	......	La compagnie des Aventuriers fait plusieurs voyages aux îles Nicobar, Achem et Bantam dans l'île de Java, où ils font traité de commerce.	1594. Détroit de Nassau découvert au nord-ouest, vers l'embouchure du fleuve Oby en Tartarie; n'a pu être retrouvé.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique, et notamment l'Amérique septentrionale.

ANNÉES.	ESPAGNOLS.	ANGLAIS.
1584.	....	Prennent possession de l'île Wokoken, sur les côtes de la Virginie, à 34 deg. lat. sept.
1585. 1586. 1587.	....	Différens voyages par le nord-ouest, pour trouver route à la Chine par 60 et 66 deg. lat. sep.; mers impraticables à cause des glaces. Jean Davis donne son nom à un détroit qu'il trouve.
1596.	Les Espagnols découvrent, dans l'Océan pacifique, les Marquises de Mendoça, l'île Santa-Cruz.	
1602.	....	Voyage à l'île Élisabeth, 41 deg. lat. sept., à 4 lieues de la terre.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	PORTUGAIS.	ANGLAIS.	HOLLANDAIS.
1606.	......	....	Les Hollandais se rendent maîtres de Tidor, une des Moluques; chassent les Portugais, ensuite les Anglais de l'île d'Amboine; s'établissent à Jacatra, autrement nommé Batavia, dans l'île de Java, qui est leur principale possession dans l'orient. Depuis ils se sont rendus maîtres de Malaca et Formosa, d'où ils commercent seuls au Japon; ont chassé les Portugais de Ceylan, et ont eu alors à eux seuls les trois meilleures épiceries, la cannelle, la muscade et le girofle. Établissement d'un comptoir à Paliacate et à Pottapouli; y ont bâti le fort Gueldres.
1607.	......	Ils établissent un comptoir à Bantam, qui depuis fut renversé par les Hollandais.	

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique, et notamment l'Amérique septentrionale.

ANNÉES.	FRANÇAIS.	ANGLAIS.
1603.	Sous Henri IV, Champlain vient à l'île de l'Assomption, à l'embouchure du fleuve Saint-Laurent, le remonte jusqu'au fort Tadousac à l'embouchure de la rivière de Saguenay, et ensuite jusqu'à la rivière des Iroquois, et prend une grande connaissance du pays.	Autre voyage à la Virginie jusqu'à la baie de Chesapeac, 37 deg. lat. sept.
1604.	Voyage de MM. Demonts et Potrincourt à l'Acadie; doublent le cap de Sable, entrent dans la baie Française, où M. Potrincourt fonde la colonie de Port-Royal. A 20 lieues de la rivière Saint-Jean, ils bâtissent un fort dans l'île de Sainte-Croix.	
1605.	....	Voyage à l'île Saint-Georges et port de la Pentecôte en Virginie.
1606.	Autre voyage de MM. Demonts et Potrincourt, qui fortifient la colonie de Port-Royal : les guerres de France les obligent de l'abandonner quelque temps après.	Établissement de la colonie de Jacques Town sur la rivière de Pouhatan en Virginie : elle est devenue puissante depuis qu'elle a soumis toute cette partie de l'Amérique septentrionale.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes orientales et en Afrique.

ANNÉES.	PORTU-GAIS.	ANGLAIS.	HOLLANDAIS.
1608. 1609. 1610.	......	Autres voyages de la compagnie des Aventuriers à Cambaye, Sumatra, Banda et à Moca, en Arabie, où ils furent mal reçus par les Turcs. Établissement à Surate.	*Voyages des Hollandais autour du Monde.* — En 1598. Van Noort passe à Congo, de là au Brésil, au port Desiré, aux îles des Larrons, par le détroit de Magellan, à Borneo, à Java; retour par le cap de Bonne-Espérance. — En 1614. Même voyage à-peu-près. — En 1615. Jacques le Maire et C. Schouten partent du Texel, découvrent Mauricenland, pointe de la Terre-de-Feu, à 55 deg. lat. mérid., les îles de Barneveldt à 57 deg.; trouvent, par 59 deg., le détroit de le Maire; de là au Chili et Pérou, à 1 deg. et demi lat. mérid., l'île de G. Schouten, où est le cap de Bonne-Espérance, à l'opposé des côtes des Papous; de là à Jacatra, et retour en Hollande par le cap de Bonne-Espérance en deux ans.

Voyages et Découvertes des Modernes aux Indes occidentales et autres parties de l'Amérique, et notamment l'Amérique septentrionale.

ANNÉES.	FRANÇAIS.	ANGLAIS.
1610.	....	Hudson trouve le détroit nommé de son nom, double le cap du Prince-Henri, et, au cap de la Reine-Anne, est arrêté par les glaces : il va cent lieues plus loin qu'on n'avait encore été.
1611.	....	T. Button passe le détroit d'Hudson, et descend au sud-ouest dans la baie de Button, pendant deux cents lieues, jusqu'au port Nelson, dans la Nouvelle-Galles, à 50 deg. lat. sep. Il découvre, en revenant, le pays de Carys-Swansness.

Voyages et Découvertes des Modernes dans l'Asie et dans les mers qui l'environnent.

ANNÉES.	ANGLAIS.	HOLLANDAIS.	DANOIS.	PORTUGAIS.	FRANÇAIS.
1612.	Voyage dans la mer Rouge, ensuite à Java, puis au Japon, au port de Firando. Alliance et traité de commerce avec l'empereur du Japon à Meaco, où ils exig. un compt.r				
1614.	....	G. Spilberg se rend aux Moluques par le détroit de Magellan.			
1616.	....	Comptoir à Surate.			
1630.	....	....	Trangobar, sur la côte de Coromandel, acheté par les Danois, qui en ont fait une ville grande et forte.		

Voyages et Découvertes des Modernes en Amérique.

ANNÉES.	FRANÇAIS.	ANGLAIS.
1612.	....	Établissement aux îles Bermudes, précédemment découvertes par les Espagnols, à 33 deg. lat. sept. au-dessous de la Virginie.
1615. 1616.	....	Trois voyages de G. Baffin au nord-ouest. Il s'assure qu'on ne peut pas passer à la Chine par le détroit de Davis. Dans son dernier voyage, il va jusqu'au 78.e deg. de lat. pour trouver ce passage : il entre dans la baie de Thomas-Smith, au-dessus du détroit de Baffin, et revient sans espoir de le trouver jamais.
1620.	....	Établissement de la colonie de Plymouth dans la Nouvelle-Angleterre, vers le 41.e degré de lat. sept. Cette colonie est devenue depuis si puissante, qu'elle a envoyé d'autres colonies dans tout le pays.
1631.	....	Voyage de James au port Nelson. Il nomme les terres voisines *New-South-Walles* ou Nouvelle-Galles mérid., le cap Henriette-Marie, et l'île Charleton.

Voyages et Découvertes des Modernes dans l'Asie et dans les mers qui l'environnent.

ANNÉES.	ANGLAIS.	HOLLANDAIS.	DANOIS.	PORTUGAIS.	FRANÇAIS.
1635.	....	....	....	Inquisition à Goa	
1641.	....	Chassent les Portugais de Malaca, après trente-cinq ans d'hostilités.	....	Chassés par les Hollandais de Malaca.	
1657.	....	S'emparent de Ceylan et de Négapatnam, anciens établissemens portugais.	....	de Ceylan;	
1658.	....	....	....	de Negapatnam;	
1662.	....	S'emparent de Cranganor et Cochin.	....	de Cranganor et de Cochin.	

Voyages et Découvertes des Modernes entre l'Asie et l'Amérique.

ANNÉES.	HOLLANDAIS.	ANGLAIS.
1642.	........[Voyage de J. Tasman, de l'île Maurice, 20 degrés latitude méridionale, à la terre qu'il nomma Diemen, à 42 deg. La baie de Henri II, Nouvelle-Zélande et baie des Assassins; à l'île des Trois-Rois, où il vit des géans; puis à l'île Pilstrart, à 22 deg. lat. mérid. Les îles d'Amsterdam et Zélande, à 20 deg.; à 17 deg., les îles d'Onthong. Java, vers la Nouvelle-Guinée, cap Sainte-Marie en Nouvelle-Guinée, à 4 deg.]	
1643.	........[Autre voyage sur les côtes d'Iedso, vers l'est du Japon, par 39, 43, 45 et 46 deg. lat. sept.]	

Voyages et Découvertes des Modernes dans l'Asie et dans les mers qui l'environnent.

ANNÉES.	ANGLAIS.	HOLLANDAIS.	DANOIS.	PORTUGAIS.	FRANÇAIS.
1665.	....	....	....	....	Comptoir à Surate.
1683.	Voyage autour du monde; Jean Cook passe de Virginie en Guinée; de là entre dans la mer du Sud; des îles des Larrons, à la Chine, à Java; retour par le cap de Bonne-Espérance.	Chassent les Anglais de Bantam en Java.			
1685.	....	....	....	....	Ambassade de M. de Chaumont à Siam, conduit par le ch.er de Forbin.

Voyages et Découvertes des Modernes en Amérique.

ANNÉES.	FRANÇAIS.	ANGLAIS.
1664.	....	Voyage à la baie de Baffin, à 75 deg. lat. sept. Établissement de commerce au fort Charles, bâti vers le 51.e deg., en tirant vers le midi.
1673.	Voyage du père Marquette, jésuite, dans les terres du Canada, par le lac des Puans, les pays de Folle-Avoine et des Illinois; descend la rivière du Missisipi, jusqu'à son embouchure dans le golfe du Mexique.	
1680. 1681.	....	Le capitaine Sharp, ne pouvant sortir de la mer du Sud par le détroit de Magellan, descend par les détroits de le Maire et Brouver, à 60 deg. de lat. mérid.

Voyages et Découvertes des Modernes dans l'Asie et dans les mers qui l'environnent.

ANNÉES.	ANGLAIS.	HOLLANDAIS.	DANOIS.	PORTUGAIS.	FRANÇAIS.
	....	....	....	....	Établissement à Pondichéri; sa véritable longitude réformée à 77 degr. 31 min. 30 sec.
1693.	....	....	....	....	Surpris par les Hollandais;
1698.	....	....	....	....	Rendu à la paix de Riswick.

Voyages et Découvertes des Modernes en Amérique.

ANNÉES.	FRANÇAIS.	ANGLAIS.
1699.	....	Voyage de Dampier au Brésil; de là aux Moluques, à la Nouvelle-Guinée et Nouvelle-Bretagne; retour par le cap de Bonne-Espérance.

Parvenu au dix-huitième siècle, après avoir employé pour les siècles antérieurs des tableaux synoptiques qui renferment beaucoup de choses en peu d'espace, il convenait d'abandonner ce cadre désormais trop resserré pour adopter une narration telle que le comporte l'intérêt d'évènemens qui touchent de si près à notre époque, et viennent se confondre avec l'histoire contemporaine. C'est ce qu'a bien voulu faire à ma place et ce qu'a exécuté avec beaucoup d'habileté et une rare précision M. le chevalier de Freminville, capitaine de frégate, dans une série d'articles insérés, en différens temps, dans les *Annales maritimes*, et que j'ai réunis en un seul. J'ai donc eu le bonheur de voir accepter par ce savant et laborieux marin la dernière et la plus importante partie d'une tâche qu'il m'avait été impossible, pendant plus de huit ans, de trouver le moyen de remplir. Grâce à lui, l'abrégé historique de toutes les grandes navigations et des principales découvertes par mer, qui en ont été le résultat, est complet jusqu'à la fin du XVIIIe siècle.

Ce beau siècle, sous le rapport de la navigation et des voyages lointains, comme sous beaucoup d'autres, présente un aspect différent et non moins imposant que celui de tous les siècles qui l'ont précédé. C'est avant lui, sans doute, que l'on voit l'ancien monde changer de face par la découverte du nouveau, et par celle de routes jusqu'alors inconnues aux navigateurs; mais c'est dans le 18.e siècle que la navigation, éprouvant une nouvelle révolution, n'est plus uniquement destinée à alimenter l'industrie et le commerce: elle prend un essor plus élevé, et veut contribuer à la propagation des connaissances humaines et des idées religieuses; des savans du premier mérite font des voyages sur mer, et des marins cultivent les sciences. La pratique des observations astronomiques est introduite dans la navigation qui accélère, à son tour, les progrès de l'astronomie. C'est ainsi que les sciences se prêtent un mutuel secours; et les ser-

vices que la navigation a rendus s'étendent à toutes les branches de nos connaissances.

Quels souvenirs s'attachent au nom d'une vingtaine d'hommes, qui, dans l'espace de moins de cent ans, ont soumis le globe entier à leurs courageuses et habiles investigations !

FEUILLÉE, en 1708;
ROGGERS, en 1708 et 1709;
FRÉZIER, en 1722;
LEGENTIL DE LA BARBINAIS, en 1714;
ROGGEWIN, en 1721;
LOZIER-BOUVET, en 1739;
ANSON, en 1740;
BYRON, en 1764;
BOUGAINVILLE, en 1766;
WALLIS et CARTERET, en 1766 et 1767;
COURTANVAUX, en 1767;
COOK (1.er voyage), en 1768;
FLEURIEU, SURVILLE, GRENIER, en 1769;
MARION DU CLESMEUR, sn 1769;
VERDUN DE LA CRENNE, en 1769;
KERGUELEN, en 1772;
COOK (2.e voyage), en 1772;
PHIPPS, en 1773;
COOK (3.e voyage), en 1776;
LAPÉROUSE, en 1785;
DIXON, en 1785;
D'ENTRECASTEAUX, en 1791;
VANCOUVER, en 1791.

Parmi ces illustres *découvreurs*, comme les appelle si judicieusement M. de Fleurieu lui-même, Cook et Lapérouse ont sans doute acquis la plus grande et la plus juste célébrité; mais tous ont également mérité la reconnaissance éternelle de leur patrie; il ne manque souvent aux travaux des

hommes, et sur-tout à ceux des marins, que d'être plus répandus pour être mieux appréciés. J'espère donc que j'aurai fait une chose utile à leur mémoire, en publiant ce tableau abrégé de leur glorieuse carrière, pour la porter à la connaissance d'un plus grand nombre de personnes.

C'est par le même motif, et pour familiariser le public avec toutes les parties du service de la marine, que je me livre depuis treize ans à la publication des *Annales maritimes et coloniales.*

BAJOT.

EXAMEN SOMMAIRE
DES EXPÉDITIONS DE DÉCOUVERTES
ET DES PROGRÈS DE LA GÉOGRAPHIE
PENDANT LE XVIII.e SIÈCLE;

PAR LE CHEVALIER DE FREMINVILLE, CAPITAINE DE FRÉGATE.

Tros Rutulusve fuat, reddere cuique suum.

C'EST à la fin du XV.e siècle qu'on doit rapporter la naissance de la véritable science géographique : cette époque à jamais mémorable par la découverte du Nouveau-Monde, est aussi celle où l'esprit humain fit avec succès les plus grands efforts pour sortir de la barbarie du moyen âge; et c'est de là que date la régénération des sciences, dont les progrès, s'accroissant successivement avec rapidité, vinrent étendre de toute part le domaine aujourd'hui si vaste des connaissances humaines.

Le grand Colomb donna une impulsion puissante; son exemple fut suivi par une foule de navigateurs dont les voyages donnèrent les premières notions raisonnables sur la géographie et sur la structure du globe. Les expéditions les plus hasardeuses, les entreprises les plus hardies, furent tentées depuis ce grand homme, et couronnées souvent du succès le plus incroyable, le plus inespéré, si l'on considère sur-tout l'insuffisance extrême de leurs moyens d'exécution, à une époque où la construction navale était dans l'enfance, où l'art du pilotage était à peine sorti des ténèbres. Mais il est à remarquer que les expéditions tentées dans les XVI.e et XVII.e siècles portent, à chacune de ces époques, un caractère qui leur est propre, un cachet particulier apposé par l'esprit qui

les dirigeait, et qui a dû naturellement diversement influencer leurs résultats.

Au XVI.ᵉ siècle, l'esprit chevaleresque dominait encore en Europe, et avec lui le goût des aventures et l'esprit de conquête : découvrir de nouveaux mondes, les soumettre, y fonder de nouveaux empires, tels furent les motifs qui animèrent alors les navigateurs portugais et espagnols. L'héroïsme et l'ambition firent découvrir la route des Indes à Vasco de Gama, à Emmanuel Souza, à Alphonse d'Albuquerque. Mu par de pareils motifs, Magellan fait le premier le tour du monde, Alvarès Cabral découvre le Brésil, Pizarre fait la conquête du Pérou, Cortez celle du Mexique, &c.

Au XVII.ᵉ siècle, le généreux mobile de tant de faits dignes d'une éternelle mémoire s'éteint et fait place à un autre esprit. Ce n'est plus l'amour de la gloire qui va guider, sur l'immensité des mers, des aventuriers intrépides ; c'est la soif de l'or qui servira de boussole à d'avides mercenaires ; c'est l'intérêt du gain qui va les entraîner vers des contrées inconnues, où ils espèrent trouver des trésors. Les valeureux Portugais, les braves enfans de la Castille, disparaissent alors du théâtre des grandes navigations et des découvertes lointaines ; ils y sont remplacés par le mercantile Hollandais. C'est alors que paraissent Tasman, Nuyts, Carpeenter, Schouten, dont les voyages, entrepris principalement dans le but de ravir exclusivement les trésors des Moluques, eurent le résultat plus glorieux de faire connaître cette immense contrée sur laquelle se porte aujourd'hui le vif intérêt des savans de l'Europe, la Nouvelle-Hollande.

Au XVIII.ᵉ siècle, les expéditions de découvertes se multiplient, et la géographie se perfectionne sur tous les points. Ce n'est point alors une inquiète ambition qui les dirige pour aller cueillir, dans de nouvelles régions, des lauriers trop souvent ensanglantés ; ce n'est pas non plus un intérêt

sordide, ni l'amour déréglé du lucre ; des motifs plus nobles et plus purs animent les souverains qui les ordonnent et les marins qui les exécutent : le desir de contribuer aux progrès des sciences ainsi qu'au bonheur et à la civilisation de peuples nouveaux. Ces généreux motifs, ces sentimens si honorables, illustreront à jamais la mémoire de Louis XVI et de Georges III, et rendront éternellement recommandables les noms des navigateurs qui, par leurs ordres, accomplirent les premières expéditions véritablement savantes et philanthropiques.

Au commencement du XVIII.e siècle, on connaissait en masse les grandes divisions de nos quatre continens; mais que d'imperfections dans les détails ! Leurs contours mêmes n'étaient pas parfaitement connus; et cette immense quantité d'îles, d'archipels, disséminés dans l'Océan-Oriental et l'Océan-Pacifique, étaient alors comme plongés dans le chaos, tant étaient vagues et imparfaites les connaissances qu'on avait à leur égard.

Au Nord de l'Europe, quelques îles dans l'Est du Spitzberg étaient encore ignorées.

Toute la côte du Nord-Est de l'Asie, son cap oriental, le détroit qui le sépare de l'Amérique, la mer de Corée et son grand archipel, étaient inconnus. Les Moluques, les îles Carolines, en un mot tout l'immense archipel oriental, étaient si peu connus, que nul géographe n'avait encore pu trouver le fil de ce labyrinthe immense. Le navigateur cherchait en vain à s'y reconnaître, et trop souvent, dans ces parages semés d'écueils, un naufrage désastreux terminait sa pénible course.

Les contours de l'Afrique étaient, il est vrai, à-peu-près déterminés; mais que d'erreurs les cartes présentaient encore dans le gisement des terres et la configuration des côtes ! que de rectifications essentielles il restait à faire sous ce rapport ! c'étaient presque de nouvelles découvertes. Ce qu'il y a

de surprenant, c'est que la géographie de cette partie du monde est encore aujourd'hui très-imparfaite. Sans parler ici de son intérieur, il est à remarquer que sur la côte occidentale, qui est la plus fréquentée, nous ne possédons d'exact que ce qui a été fait par le chevalier de Borda, le vicomte de Puységur, MM. de Fleurieu et de la Jaille (1).

Dans l'Océan africain oriental, au Nord-Est de l'Ile-de-France, est un archipel fort étendu, et dont les Portugais avaient reconnu plusieurs îles, mais dont ils avaient mal déterminé la position; quelques-unes même étaient demeurées ignorées.

En Amérique, toute la côte du Nord-Ouest, depuis le cap Mendocino, était absolument inconnue. Cette côte, d'une étendue considérable, fut une des plus importantes découvertes dues aux marins du XVIIIe siècle. Sa connaissance complète prouva que le continent de l'Amérique septentrionale ne tenait point à celui de l'Asie, comme beaucoup de géographes le supposaient.

Le Nord de l'Amérique, la partie de ce continent qui s'étend, en retournant vers l'Est, depuis le cap Glacé de Cook, jusqu'aux limites connues de la côte du Groenland, n'a pu jusqu'à ce jour être explorée, malgré l'opiniâtre persévérance des navigateurs anglais, qui s'efforcent encore, en ce moment même, d'en faire la découverte.

Quant à l'Australasie et à la Polynésie, c'étaient, au commencement de l'époque dont nous parlons, les parties du monde les moins connues. On n'avait vu de la Nouvelle-Hollande et de la Nouvelle-Guinée que les parties occidentales; on croyait que ces deux grandes terres étaient unies par les côtes de la Carpentarie. Toute la côte du Sud-Ouest et celle de l'Est de la Nouvelle-Hollande étaient

(1) Et sur-tout, dans ces derniers temps, par M. le baron Roussin. (*Note du Rédacteur* des Annales maritimes.)

ignorées, ainsi que la Nouvelle-Irlande, la Nouvelle-Hanovre et les îles adjacentes. L'archipel de Salomon n'était soupçonné que sur les indications vagues et fautives de Quiros et de Mendana; Tasman n'avait fait connaître qu'une très-petite partie de la côte Ouest de la Nouvelle-Zélande; la Nouvelle-Calédonie attendait que Cook révélât son existence: il en était de même de la plupart des îles nombreuses de l'Océan-Pacifique, dont nous devons la découverte à cet homme immortel, qui peut être à juste titre surnommé le Colomb du XVIIIe siècle.

Après avoir ainsi crayonné, d'une main rapide, l'esquisse des imperfections que la géographie présentait il y a cent ans, je vais essayer de faire l'analyse des travaux des hommes auxquels nous devons depuis ses progrès successifs, et faire connaître par quelle suite d'expéditions périlleuses, mais honorables, la science géographique est parvenue au point où nous la voyons aujourd'hui.

I. *Feuillée*, 1708.

Le premier voyage d'observations, entrepris après 1700, est celui du père Feuillée au Chili, en 1708. Il détermina quelques points de la côte des Patagons, de la Terre des Etats et de celle de Feu; on doit en outre à ce religieux de fort bonnes observations physiques et météorologiques sur les contrées qu'il a parcourues.

II. *Roggers*, 1708 et 1709.

La même année, deux vaisseaux anglais commandés par Woodes Roggers firent un voyage à la mer du Sud. A la vérité, le but de leur armement n'était pas de perfectionner la géographie, mais bien de croiser contre les Espagnols; et nous ne le citerions pas ici, sans l'autorité respectable du savant auteur de l'*Histoire des Navigations aux Terres australes* (Fleurieu), qui met Roggers au nombre de ceux dont

la navigation autour du monde contribua aux progrès des connaissances nautiques.

Ce navigateur s'avança dans l'hémisphère austral, jusqu'au 61° 51' de latitude, doubla le cap Horn sans prendre aucunement connaissance de terre, et arriva dans l'île de Juan-Fernandez. Là, il trouva un Européen qui avait été abandonné sur ces plages depuis plusieurs années, et y avait vécu solitairement, de la manière la plus industrieuse, pendant ce long espace de temps. Cet homme était un Écossais, nommé Alexandre Selkirk, et c'est sur le récit de ses aventures que Daniel Foë composa, en Angleterre, le roman si connu de *Robinson Crusoé*, que la jeunesse lit toujours avec tant d'empressement.

Roggers, après plusieurs courses entre l'île Juan-Fernandez et la côte du Pérou, alla mouiller aux îles Gallapagos, archipel encore mal connu, et sur lequel on lui doit du moins les premières notions exactes. Ces îles sont le produit d'une éruption sous-marine ignivome, et leur sol n'est qu'un amas de laves stériles. Dans quelques-unes, toutefois, on trouve de petits arbres et de l'eau douce; mais ce qui y attirait alors fréquemment les flibustiers anglais, c'était l'immense quantité de tortues qui y habitent ordinairement, et qui leur procuraient un rafraîchissement salutaire.

De ce point, le capitaine anglais fit route au Nord, et alla attaquer le cap San-Lucar, sur la côte de la Californie. On trouve, dans sa relation, des détails intéressans sur les mœurs des habitans de cette contrée. Il croisa quelque temps sur cette côte, s'empara du riche galion qui venait de Manille et se rendait à Acapulco, traversa ensuite l'Océan-Pacifique, en se tenant presque constamment sur le treizième parallèle, et alla aborder à l'île de Guaham, la principale des Ladrones.

Après une assez longue relâche, Roggers remit à la voile dans l'intention d'aller à Ternate; mais les courans le portèrent au Sud plus promptement qu'il ne l'avait imaginé : il

fut entraîné malgré lui à l'Est de l'île de Gilolo, et passa entre elle et celle de Waygiou. Après une navigation dangereuse et pénible, et pendant laquelle il fut heureux d'avoir pour pilote, à son bord, le célèbre et infatigable Dampier, dont les conseils lui furent de la plus grande utilité, il atteignit l'île de Boutoun et ensuite celle de Java ; il mouilla à Batavia, d'où il revint en Angleterre.

III. *Frézier*, 1712.

Le voyage de Frézier, navigateur français, fut plus fructueux pour la géographie. Parti de Saint-Malo pour aller au Chili, à la fin de l'année 1711, il rectifia la position et le gisement de plusieurs points importans de la côte des Patagons, jusqu'à lui très-mal placés sur les cartes. Il fit aussi une bonne reconnaissance du détroit de Lemaire et de la Terre des États ; donna d'utiles renreignemens sur le mouillage du port Maurice et de la baie du Bon-Succès. Il doubla le cap Horn, et, revenant vers le Nord, reconnut la partie occidentale de la Terre de Feu, et rectifia la position de l'île de Diego-Ramirès; il alla mouiller à la Conception, but de son voyage. Pendant son séjour au Chili et lors de son retour en France, Frézier fit un grand nombre de recherches et d'observations relatives à la géographie de l'Amérique australe, dont il a dressé la première bonne carte. Il revint en 1714.

IV. *Le Gentil de la Barbinais*, 1714.

Le voyage autour du monde de le Gentil de la Barbinais, en 1714, n'offrit pas de résultats importans. Après avoir doublé le cap Horn et relâché au Chili, il traversa l'Océan-Pacifique sans y voir aucune terre, toucha à l'île de Guaham, puis au port d'Émouy, sur la côte de la Chine, où il fit un long séjour. De là il revint en Europe par le Cap de Bonne-Espérance. Quelques nouveaux détails sur la Terre de Feu sont tout ce qu'on lui doit.

D2

V. *Roggewein*, 1721.

Roggewein, amiral des États de Hollande, fit une expédition plus utile: il partit du Texel en 1721, et, sans relâcher nulle part, alla d'abord reconnaître les îles Malouines; il passa le détroit de Lemaire, doubla le cap Horn en s'avançant au Sud jusqu'à la hauteur de 62° 30'. Là il éprouva de violentes tempêtes et rencontra des bancs de glace considérables. Entré dans l'Océan-Pacifique, il cotoya quelque temps le Chili et relâcha à l'île Juan-Fernandez. De ce point il alla chercher, mais vainement, la terre de Davis (1). Ne la rencontrant pas au point indiqué par ce navigateur anglais, il courut 12° plus à l'O., à-peu-près sur le même parallèle, et découvrit, le 6 avril 1722, une île qu'il nomma *île de Pâque*, à cause du jour où il la rencontra; il en fixa la position par 28° 30' de latitude et 239° de longitude (2). L'amiral hollandais y mouilla, et sa relation donne d'intéressans détails sur l'état physique de cette île et les mœurs de ses habitans. On sait qu'une des choses les plus curieuses qu'il y observa furent ces nombreuses statues colossales et en pierre dont Cook et la Pérouse nous ont donné depuis des descriptions détaillées. Ces monumens paraissent être d'une haute antiquité. Lorsque la Pérouse relâcha à l'île de Pâque, les insulaires n'avaient aucune connaissance, même par tradition, des temps auxquels ils furent érigés; il paraît même qu'ils l'ont été par une nation autre que celle qui peuple aujourd'hui cette île, et dont la race est éteinte.

---

(1) L'opinion des navigateurs modernes est que cette terre n'est autre chose que l'île de Pâque, mal placée sur les anciennes cartes.

(2) Une carte de Buache la place par 31° de latitude et 278° de longitude, ce qui fait une différence considérable. Cook, et après lui la Pérouse, ont exactement déterminé la position de cette île, qui gît par 27° 8' de latitude et 112° 11' de longitude occidentale. Ceci est un exemple de l'imperfection des cartes anciennes, et des erreurs que commettaient, faute de bons instrumens, les anciens navigateurs.

Roggewein quitta le mauvais mouillage de l'île qu'il venait de découvrir, et, cinglant à l'O., il chercha encore pendant quelques jours la terre de Davis, mais toujours infructueusement. Il entreprit alors la traversée du grand Océan-Pacifique et fit huit cents lieues sans rencontrer aucune terre. Après cette longue route, il découvrit, par 15 ou 16° de latitude, une île basse qu'il crut être l'île des Chiens de Schouten, puis quatre autres, qu'il nomma *îles Pernicieuses*, à cause des dangers qui les environnent et qui causèrent le naufrage d'un de ses vaisseaux. Il est assez singulier que, dans la route, il n'ait pas découvert les îles de Disappointment et de Tiokea, dont il dut passer fort près.

Roggewein découvrit ensuite une autre île, ou plutôt un groupe d'îlots qui lui parurent n'en former qu'une seule, et qu'il appela *îles de l'Aurore*, parce qu'il les vit au point du jour. Ces îlots, qu'il ne faut pas confondre avec l'île du même nom qui fait partie de l'archipel des grandes Cyclades, furent retrouvés depuis et nommés *île du Prince-de-Galles*. L'île de *Vêpres*, reconnue le soir par l'amiral hollandais, fait partie du même groupe. Continuant toujours de naviguer vers l'O. sur le parallèle de 15 à 16°, il découvrit le lendemain un autre groupe qu'il nomma *le Labyrinthe*, et, quelques jours après, une île assez élevée mais sans mouillage qu'il appela *île de la Récréation*. Il mit ses canots en mer et communiqua avec les insulaires, dont il éprouva le caractère perfide et cette inclination au vol commune à tous les habitans de la mer du Sud. L'île de la Récréation termine à l'O. ce nombreux archipel, dont M. de Bougainville a reconnu depuis une partie et qu'il a nommé avec tant de raison *Archipel Dangereux*.

Si Roggewein avait continué directement sa navigation vers l'O., il eût infailliblement rencontré les îles de la Société, et eût enlevé aux Anglais l'honneur de cette découverte. Mais fatigué des périls qu'il venait d'éprouver pendant sa

navigation au milieu de cette chaîne d'îles environnées d'écueils et de bas-fonds, il abandonna le parallèle qu'il suivait depuis long-temps et fit route au N. O.

Trois jours après avoir pris cette direction, il découvrit les îles Bauman : il leur imposa ce nom, qui était celui du capitaine de son second navire. Il y trouva un bon mouillage. Continuant ensuite de courir sur le même rumb, il trouva deux petites îles qu'il crut être celles des Cocos et des Traîtres, découvertes par Quiros un siècle auparavant : mais il se trompait, ces îles étant de beaucoup plus à l'O. Celles que trouva alors Roggewein étaient une véritable découverte, et les géographes modernes l'ont consacrée par son nom, qui leur est demeuré.

Il découvrit encore peu après, sous le onzième parallèle, de petites îles qu'il appela du nom de ses vaisseaux *Tienhoven* et *Groningue*. Il crut qu'elles étaient voisines d'une des pointes de ce qu'on supposait alors le continent austral, que les découvertes imparfaites de Quiros avaient fait imaginer. Roggewein aurait bien voulu s'assurer de la chose; mais le délabrement de ses vaisseaux, l'état de misère où se trouvaient ses équipages affaiblis par les maladies et la disette, le déterminèrent à se rapprocher le plus promptement possible des contrées habitées par des peuples civilisés. En conséquence, il se dirigea vers la Nouvelle-Guinée, d'où il comptait gagner les établissemens des Moluques. Il parcourut une étendue de plus de cinq cents lieues en longitude sans faire aucune découverte. Il aborda aux côtes de la Nouvelle-Bretagne, où il chercha à se procurer quelques rafraîchissemens qu'il fut obligé de ravir les armes à la main aux féroces habitans de ce pays, découvert, comme on sait, par Dampier.

Après avoir quitté cette côte inhospitalière, les Hollandais, passant par le N. O. de la Nouvelle-Bretagne, longèrent et firent une reconnaissance de la côte N. de la

Nouvelle-Guinée. Cette reconnaissance, quoique fautive à plusieurs égards, a pourtant procuré des documens utiles aux navigateurs subséquens. Roggewein mouilla sous les îles Schouten par 2° de latitude S., et ses communications avec les Papous, habitans de ces contrées, lui procurèrent des rafraîchissemens dont il avait le plus grand besoin. Il navigua ensuite au milieu d'un amas confus d'îles et de basses qu'il appela les *Mille-Iles*, entra dans les Moluques par le canal de Waygiou, et vint mouiller à Batavia.

Ici s'offre un exemple frappant de l'excès du despotisme jaloux de la compagnie hollandaise des Indes orientales, qui ne voulait pas souffrir que quiconque n'était pas à son service, naviguât dans les Moluques. Roggewein, malgré les titres à la reconnaissance nationale qu'il venait de mériter par ses utiles travaux, malgré son titre d'amiral des états de Hollande, et quoique expédié par un ordre de leurs hautes puissances, fut arrêté prisonnier en arrivant à Batavia, par ordre de la compagnie, et traité avec une barbarie indigne par ces avares et sordides marchands. Ils le dépouillèrent de tous les papiers, cartes et journaux relatifs à son voyage, et n'eurent pas honte de faire vendre à l'encan ses propres effets. Cette infame conduite fut punie; quelque temps après les états de Hollande condamnèrent la compagnie à restituer à l'amiral tout ce qui lui avait été pris, et à lui payer une somme considérable en dédommagement. Il revint dans sa patrie, et aborda au Texel le 11 juillet 1723.

Jusqu'à lui aucun des circonnavigateurs de ce siècle n'avait fait autant de découvertes, et son nom demeurera toujours cité honorablement dans les annales de l'hydrographie.

VI. *Lozier-Bouvet*, 1739.

Depuis plus d'un siècle on rêvait en Europe l'existence d'un continent austral. On ne pouvait supposer qu'au S. des continens connus, il existât une si vaste étendue de

mer sans qu'il s'y trouvât quelques terres considérables. Les îles imparfaitement reconnues par Magellan et Quiros paraissaient être indubitablement des pointes de ce continent que l'on se plaisait à se figurer comme une contrée fertile et pleine de richesses. Les académiciens, les savans de toute l'Europe, étaient persuadés de son existence réelle, soutenant qu'elle était nécessaire à l'équilibre du globe.

Cette persuasion chimérique fut l'objet des systèmes et des spéculations des savans et des navigateurs du XVIII.e siècle, jusqu'à ce que Cook en eut démontré la fausseté. En 1739, la compagnie des Indes françaises, abusée par les récits merveilleux de Gonneville (1) et de quelques autres, s'imaginant que la découverte de ce continent austral allait lui ouvrir une nouvelle source de richesses, expédia deux frégates, *l'Aigle* et *la Marie*, sous les ordres de Bouvet de Lozier et Hay, dans le but d'aller à la recherche des Terres australes. Ces deux capitaines sortirent du port de Lorient et allèrent d'abord relâcher à l'île de Sainte-Catherine, sur la côte du Brésil. Ils s'avancèrent ensuite au S., se dirigeant sur le point où le premier méridien coupe le quarante-quatrième parallèle, point où d'anciennes relations plaçaient un certain cap des Terres australes que l'on croyait en être l'extremité N. Parvenus sur ces lieux, ils n'y trouvèrent rien; et arrivés au 48.e parallèle, ils rencontrèrent les premières glaces. On s'aperçoit aisément, en lisant la relation de Bouvet, qu'il fut intimidé par ces écueils flottans, au milieu desquels il lui fallut naviguer pour s'élever dans le Sud, par « cette mer inconnue et sans fond » (2) sur laquelle il se trouvait, par l'irrégularité et les fortes variations

(1) Gonneville, capitaine normand, avait, au XVI.e siècle, prétendu aborder au continent austral, dont il fit une description merveilleuse et d'où il ramena un habitant. Il est aujourd'hui reconnu que la terre où il aborda n'est autre chose que Madagascar.

(2) Ce sont ses propres expressions.

de l'aiguille aimantée, &c. Impatient d'abréger son voyage, ils se hâtait déjà de conclure, sans pousser plus avant, que le continent cherché n'existait pas, lorsque, à sa grande surprise, le premier pilote de *l'Aigle* découvrit la terre.

Cette terre, haute et escarpée, dont Bouvet fixa la position par 45° de latitude et 27 ou 28° de longitude, fut nommée par lui *cap de la Circoncision*, en mémoire du jour où il en fit la découverte. Il prétendit que les glaces et la brume l'empêchèrent d'y aborder ; ce qu'il y a de certain, c'est que, fatigué de son voyage et content de ce qu'il avait vu, il quitta ces parages sans faire de sa découverte un plus mûr examen, et revint annoncer en France, avec beaucoup d'emphase, qu'il avait trouvé le fameux continent austral.

Les partisans de l'existence de ce continent triomphèrent, mais les récits des officiers de *l'Aigle* et de *la Marie*, qui variaient beaucoup relativement au cap de la Circoncision, l'assertion de plusieurs d'entre eux, qui affirmaient que ce qu'on avait cru une terre, vu de loin et par un temps brumeux, n'était qu'une île de glace, vinrent jeter dans le doute les esprits judicieux qui n'admettent rien qu'après un mûr examen. La découverte de Bouvet fut traitée par eux de fable inventée exprès pour gagner la prime promise par la compagnie des Indes. On lui fit de plus le reproche auquel il ne put rien objecter, de n'avoir pas confirmé cette découverte par une exploration plus exacte, par des observations plus positives, enfin de n'y avoir pas abordé. On resta donc dans le doute relativement au cap de la Circoncision, et ce doute fut résolu en apparence d'une manière négative par Cook, qui chercha inutilement ce cap sur le point indiqué par Bouvet.

Il existait pourtant, comme l'expérience l'a depuis démontré; et si Cook ne le rencontra pas, c'est que la position que Bouvet lui avait donnée était fausse. Il a été retrouvé par hasard, en 1808, par le capitaine Lindsay, qui, plus per-

sévérant que le capitaine de la compagnie des Indes, s'assura que cette fameuse pointe du continent austral appartient seulement à une petite île isolée et comme perdue au milieu du vaste océan.

VII. *Anson*, 1740.

On est accoutumé à placer au rang des voyages célèbres du siècle dernier, celui du lord Anson, entrepris en 1740; mais ce voyage, selon nous, ne doit pas être compris parmi ceux qui ont contribué aux progrès des sciences. Ce ne fut qu'une véritable expédition de flibustiers. L'amiral anglais, parti de la rade de Sainte-Hélène, relâcha successivement aux îles du cap Vert, à l'île Sainte-Catherine, sur la côte du Brésil, et au port Saint-Julien, sur celle des Patagons. Il passa le détroit de Lemaire, doubla le cap Horn avec des peines et des dangers infinis, et relâcha à l'île de Juan-Fernandez. De là, il alla saccager et piller sur la côte du Pérou une petite ville sans défense; puis son unique soin, son but le plus important, fut d'aller intercepter le galion espagnol de Manille, qui se rend chaque année à Acapulco. L'âpreté et la persévérance avec laquelle il rechercha ce navire, l'impatiente avidité qu'il témoigne dans sa relation pour s'emparer de ce trésor, ne lui font pas grand honneur. Il le rencontra enfin, mais ne réussit pas à s'en emparer aussi facilement qu'il avait réussi à brûler la ville de Payta. Le commandant espagnol du galion fit une résistance vigoureuse; quoique très-inférieur en forces, il fit payer bien cher aux Anglais le butin qu'il fut forcé de leur abandonner après un combat opiniâtre.

Anson relâcha aux îles des Larrons, alla à Macao, et de là retourna en Angleterre, n'y ramenant qu'un seul des sept bâtimens de son escadre.

VIII. *Byron*, 1764.

En 1764, le repos universel dont jouissaient les puissances navales de l'Europe fit naître au roi d'Angleterre le desir d'illustrer son règne par des expéditions maritimes d'une nature pacifique. Il songea aux découvertes que l'on pourrait faire dans cette mer immense comprise entre l'Asie et l'Amérique, et aux avantages de toute espèce qui en pouvaient résulter, tant pour les sciences que pour le commerce. Il ordonna l'armement de deux navires destinés à remplir ce but en faisant le tour du globe. Ce furent *le Dauphin*, frégate de 26 canons, et la corvette *la Tamar*. Le commandement en chef de cette expédition fut confié au commodore Byron, qui mit à la voile le 21 juin 1764. Il relâcha d'abord à Madère et aux îles du cap Vert, ensuite à Rio-Janeiro. De là se dirigeant au S., il alla mouiller au port Desiré, sur la côte des Patagons.

Après quelque séjour dans ce port, l'une des bonnes relâches des bâtimens qui vont doubler le cap Horn, le commodore continua à s'avancer au S. et se mit à la recherche de l'île Pepys, découverte par Cowley; mais il ne la trouva pas. Il paraît certain, et nous sommes de cette opinion, que cette île n'est autre chose que les îles Malouines, dont la position avait été mal déterminée par Cowley. Après avoir perdu un temps considérable dans cette vaine recherche, et essuyé une tempête des plus violentes, Byron fit route pour l'entrée du détroit de Magellan et y mouilla sous le cap des Vierges. Là, il eut avec les Patagons une entrevue dont il donne, dans sa relation, des détails curieux. On sait que ces sauvages sont des hommes de la plus haute stature que l'on connaisse. Byron rapporte que le plus petit d'entre eux avait six pieds et demi de hauteur.

Il continua ensuite de s'avancer dans le détroit de Magellan, dont il explora environ la moitié. Il mouilla au port

Famine; ensuite, par un calcul assez singulier, il revint sur ses pas, ressortit de ce canal, et alla reconnaître les îles Falkland ou Malouines; chose qu'il eût dû, ce semble, faire préalablement. Byron mouilla dans la partie N. O. de ces îles, dans une baie qu'il nomma *port Egmont*, il en fit ensuite le tour, et c'est à lui qu'est due la première bonne carte de ce groupe. Il le quitta, revint à la côte des Patagons, et rentra dans le port Desiré le 6 février 1765. Il reçut un navire d'approvisionnement envoyé d'Angleterre pour le ravitailler. Le 14 du même mois, il appareilla, rentra dans le détroit de Magellan, qu'il parcourut dans toute son étendue et dont il fit la géographie complète; il en fit le premier une carte exacte, et en sortit le 9 avril pour entrer dans l'Océan-Pacifique.

La navigation de Byron sur les côtes australes du continent de l'Amérique, ses travaux dans le détroit de Magellan, sur la navigation duquel on lui doit d'excellentes observations, forment la partie la plus importante de son voyage. Le reste de la traversée fut assez insignifiant : à l'exception de la découverte de quelques petites îles, il ne fit rien de bien remarquable.

En premier lieu, il se rendit à l'île de Masa-Fuero, où il se pourvut d'eau et de bois; se dirigeant ensuite vers l'O. N. O., il traversa un long espace sans apercevoir aucune terre. Cette direction le conduisait nécessairement au N. de l'archipel Dangereux, dont Roggewein avait déjà découvert une partie. Le scorbut, qui commençait à ravager son équipage, lui faisait desirer de trouver une terre où il pût aborder. Ce ne fut que le 7 juin qu'il découvrit deux petites îles très-près l'une de l'autre, et dont l'aspect riant et la belle végétation lui firent espérer les rafraîchissemens qui lui étaient nécessaires : mais, malgré tous ses efforts, il ne put y aborder; la mer brisait tout autour avec une telle fureur, qu'il était impossible d'y hasarder un canot, et il n'y avait pas de mouillage pour les vaisseaux. Byron,

déchu dans son espérance, nomma ces îles, *îles Disappointment.* Elles peuvent être considérées comme appartenant à l'archipel Dangereux, quoique situées un peu dans le N. de cette chaîne d'écueils. Roggewein dut en passer très-près, mais il ne les a pas aperçues.

Le 9 juin, après avoir fait soixante-neuf lieues dans l'O. $\frac{1}{4}$ S., Byron découvrit deux autres îles fort peu étendues, et, comme les précédentes, d'un accès difficile, mais non pas impossible, car cette fois il put communiquer avec la terre: il les nomma *îles du Roi-Georges.* Nos géographes n'ont pas conservé ce nom, et lui ont substitué, avec justice, celui d'*îles Tiokea,* qui leur est donné par les indigènes.

Le 14 juin, Byron découvrit une île à laquelle il donna le nom d'*île du Prince-de-Galles,* située entre l'île Pernicieuse et le Labyrinthe de Roggewein : il est étonnant que ce navigateur ne l'ait pas aperçue. Le commodore anglais conclut de la découverte qu'il venait de faire de ces différentes îles, qu'elles indiquaient nécessairement le voisinage d'un vaste continent vers le S.; mais il ne fit pas de tentative pour le chercher: sans cela, il eût vu que ce continent supposé se serait réduit à être simplement le groupe métropolitain de la Polynésie, celui des îles de la Société. Il en rangea l'extrémité N. de fort près, puisqu'il eut connaissance des brisans qui la terminent.

De ce point, il se dirigea à l'O. N. O., dans l'intention d'atteindre les îles Ladrones Il découvrit dans cette traversée deux très-petites îles, à l'une desquelles il donna le le nom du *Duc d'York:* son équipage lui consacra la seconde, qui porte aujourd'hui son nom. Le 28 juillet, il reconnut l'île Saypan et celle de Tinian, et alla mouiller à cette dernière, dans le lieu même où il avait précédemment amarré avec le lord Anson, sous les ordres duquel il avait déjà fait le tour du monde.

Il fit un séjour assez long dans cette île, pour reposer et

rafraîchir ses équipages, exténués de fatigues et de maladies; puis il entra dans l'archipel oriental, après avoir reconnu les îles Bashees; et le 17 novembre, il mouilla à Batavia, d'où il revint en Angleterre par le Cap de Bonne-Espérance.

IX. *Wallis*, 1766.

Le commodore Byron était à peine de retour, qu'une autre expédition semblable fut ordonnée par le roi d'Angleterre. Le commandement en fut confié au capitaine Wallis, qui monta *le Dauphin*, le même navire qui avait fait le voyage de Byron. On lui adjoignit *le Swallow*, vieille corvette en mauvais état, et qui n'eût pas dû être choisie pour une expédition de cette nature; on en donna le commandement au capitaine Carteret.

Le Dauphin et *le Swallow* appareillèrent de Plymouth le 22 août 1766; ils avaient de conserve une flûte destinée à les approvisionner. Cette division relâcha à Madère, aux îles du cap Vert, et de là vint attaquer la côte des Patagons. La relation d'Anson avait rendu tellement redoutable le passage du cap Horn, par le récit effrayant des tempêtes qu'il y avait éprouvées, qu'on n'osait plus le tenter. Le capitaine Wallis entra donc dans la mer du Sud par le détroit de Magellan: il y fit un fort long séjour, et, lors de plusieurs mouillages, eut de fréquentes entrevues avec les Patagons. Il perfectionna la géographie du détroit, et fit une description détaillée de ses ports.

En entrant dans la mer du Sud, Wallis, qui se plaignait du retard que lui occasionnait dans sa route la mauvaise marche du navire de Carteret, l'abandonna d'une manière fort étrange, malgré son mauvais état, la faiblesse de son équipage, et l'inconcevable dénuement où il se trouvait des choses les plus nécessaires: forçant de voiles, il fit route au N. O.; et après cinq semaines de navigation, il découvrit deux petites îles, qu'il nomma *îles de la Reine-Charlotte* et

de la Pentecôte; elles terminent au S. E. la chaîne de l'archipel Dangereux. Il trouva aussi l'île de ce groupe qu'il nomma *île du Lord-Egmont.*

Après avoir eu quelques communications avec les naturels de ces îlots, Wallis, dans la route qu'il suivit, ne s'écarta pas beaucoup de celle qu'avait tenue le commodore Byron. Cependant il se tint un peu plus dans le S., et découvrit successivement les îles de Glocester, de Cumberland et d'Osnabrug. Enfin, le 19 juin 1767, il découvrit la fameuse île de Taïti, à laquelle il imposa le nom d'*île du Roi Georges III:* mais la géographie n'a pas adopté ce nom, et lui a conservé le premier; c'est celui que lui donnent les habitans.

Il paraît que, durant un séjour de près de six semaines que Wallis fit dans cette île délicieuse, il s'occupa plus d'en connaître l'intérieur, d'en étudier les productions, les mœurs des indigènes, &c., que d'en relever les côtes extérieures; car ce n'est pas à lui, mais à Cook, qu'on en doit la première carte.

Il ne s'occupa point non plus de reconnaître les autres îles de la Société, quoique voisines de Taïti; et quittant cet archipel le 27 juillet, il fit route directement à l'E., et découvrit les îlots qu'il appela *Scilly* et du *Lord-Howe.* S'il eût continué plus long-temps sur ce rumb, il aurait retrouvé la terre du Saint-Esprit de Quiros, oubliée depuis nombre d'années; mais il tourna au N. E., et, suivant presque la même direction que ses prédécesseurs, il ne trouva plus d'autres terres que les petites îles des Cocos, des Traîtres (1), et celle à laquelle on a donné son nom. Il mouilla à Tinian le 19 septembre, en repartit le 16 du mois suivant, et fit route pour les mers de la Chine. Il y entra, après avoir reconnu les îles Bashees, dont il détermina la position avec préci-

(1) Il les nomma Boscawen et Keppel; elles avaient été découvertes par Quiros.

sion; il alla ensuite relâcher à Batavia, d'où il revint en Angleterre.

En somme, la géographie ne tira pas du voyage de Wallis tous les avantages qu'elle pouvait attendre, à cette époque, d'une navigation aussi longue. Si l'on excepte la découverte de Taïti et ses travaux dans le détroit de Magellan, dont encore la meilleure partie appartient à Carteret, alors son compagnon, il ne découvrit que quelques petites îles de peu d'importance, et n'acheva pas sa plus belle découverte, celle de l'archipel de la Société.

X. *Carteret.*

Le capitaine Carteret, abandonné par son commandant à la sortie du détroit de Magellan, sur un bâtiment mauvais voilier, délâbré et manquant de tout, aurait été sans doute excusable, après sa séparation, de chercher à regagner par le plus court chemin un port du monde civilisé, où son navire eût pu être rééquipé et réparé convenablement: mais il ne se découragea pas; et malgré son état de faiblesse et de dénuement, il continua sa navigation autour du monde avec une persévérance qui lui fait le plus grand honneur; aussi fut-elle couronnée par un succès justement mérité.

Livré à ses propres ressources, le 10 avril 1767, Carteret fit d'abord route au N., et alla faire aiguade à l'île de Masa-Fuero. De là, cinglant à l'O. N. O., après une fort longue navigation, il découvrit une île entièrement isolée, qu'il appela *île Pitcairn*, du nom d'un de ses officiers. Quelques jours après, il en découvrit une autre qu'il appela *île d'Osnabrug*, et qui ne doit pas être confondue avec celle à laquelle Wallis donna le même nom, qui est beaucoup plus loin dans le N. O.

Deux autres îles que Carteret trouva le lendemain, reçurent de lui le nom d'*îles de Glocester.* Wallis avait encore donné ce même nom à une petite île qui fait partie de l'ar-

chipel Dangereux (1). De ce point, après avoir passé dans le Sud de l'archipel de la Société, Carteret fit route au N. O.; et à la suite d'une navigation fort longue, que la disette et l'épuisement de son équipage rendirent pénible, il arriva aux îles Santa-Cruz. Il crut d'abord avoir fait une nouvelle découverte, et donna à ce groupe, composé de sept îles, le nom d'*îles de la Reine Charlotte;* mais il fut reconnu depuis que cet archipel avait été découvert réellement par Mandana, près de deux siècles auparavant. Carteret en fit une carte qui en détermine assez bien les principales positions, mais qui, pour l'exactitude, et sur-tout la configuration des côtes, n'approche pas de celle qui fut levée depuis, dans une autre expédition, par l'ingénieur français Beautemps-Beaupré.

Le capitaine anglais, qui éprouvait le plus impérieux besoin d'une relâche, ne fut pas heureux dans les tentatives qu'il fit pour se procurer des rafraîchissemens aux îles Santa-Cruz. Attaqué plusieurs fois par leurs féroces habitans, ce ne fut qu'en les combattant qu'il put se procurer un peu d'eau, et il en coûta la vie à plusieurs hommes de son équipage.

Espérant trouver une relâche plus favorable, il fit voile de ce lieu vers les îles de Salomon. Le 20 août 1764, il découvrit deux îles auxquelles son nom est demeuré, et qui sont si voisines des grandes terres des Arsacides, qu'il les eût reconnues, si, moins pressé par les besoins, il avait pu, dans ce moment, se livrer à une investigation plus approfondie; mais il passa outre, laissant à un navigateur français (2) l'honneur d'explorer ce vaste archipel de l'E.

(1) Pour éviter toute confusion, il serait bien à desirer qu'on abandonnât l'usage de tous ces noms européens donnés aux nouvelles découvertes, pour y substituer naturellement ceux qui leur sont donnés par les indigènes, chaque fois du moins qu'on peut les connaître; ils doivent de droit avoir la préférence.

(2) M. de Surville.

de la Nouvelle-Guinée, dont l'existence fut pendant si long-temps l'objet de graves discussions parmi les géographes. Continuant donc sa route vers le N. O., Carteret, après avoir rencontré quelques îlots peu remarquables, arriva sur les côtes de la Nouvelle-Bretagne. C'est là qu'il fit une découverte importante. On avait cru jusqu'alors, d'après Dampier, que la terre qui se prolonge au N. de la Nouvelle-Bretagne faisait partie de cette même île; mais Carteret s'aperçut, en cherchant à entrer dans la grande baie de Saint-Georges, imparfaitement reconnue par Dampier, que cette baie prétendue est un large détroit qui partage la Nouvelle-Bretagne en deux grandes îles.

Carteret fit une reconnaissance exacte de ce détroit, qu'il nomma *canal Saint-Georges*. Le nom de Nouvelle-Bretagne fut laissé à la terre qui en est au S.; celle du N. fut nommée *Nouvelle-Irlande :* il relâcha sur cette dernière, au port justement appelé *port Carteret.*

Après cette relâche, il continua ses intéressantes découvertes, consistant en une suite d'îles qui se prolongent à l'O. de la Nouvelle-Irlande; ce sont la Nouvelle-Hanovre, les îles Portland et celles de l'Amirauté. Se dirigeant de ce point vers les îles Philippines, Carteret découvrit encore au N. de la Nouvelle-Guinée plusieurs petits îlots et hauts-fonds dangereux, dont il a très-bien déterminé les positions; il exécuta une reconnaissance de la côte S. de Mindanao, entra ensuite dans les Moluques, fit la géographie de toute la côte occidentale de l'île Célèbes, et arriva enfin à Batavia. Il fit son retour en Europe, en passant par le Cap de Bonne-Espérance et l'île Sainte-Hélène, et mouilla à Spithead le 20 novembre 1769. C'est ainsi qu'il termina de la manière la plus honorable le plus pénible voyage. Jamais, avec si peu de moyens de réussir, aucun de ses prédécesseurs ne déploya tant de talens ni de persévérance.

XI. *Bougainville*, 1766.

Le bruit que faisaient dans toute l'Europe les voyages d'Anson et de Byron réveillèrent l'émulation de la France. Louis XV voulut aussi que son règne pacifique fût illustré par une expédition entreprise dans le but honorable d'ajouter de nouvelles lumières à la géographie. Une circonstance particulière vint accélérer l'exécution de son dessein. La couronne d'Espagne revendiqua la possession des îles Malouines, comme étant de son domaine : un établissement français avait été formé sur ces îles ; mais le roi de France ayant reconnu la justice de la réclamation de S. M. Catholique, chargea M. de Bougainville, capitaine de vaisseau, d'en aller faire la cession, et d'effectuer ensuite son retour, en traversant l'Océan-Pacifique, et faisant le tour du globe. Dans ce double but, on lui donna le commandement de la frégate *la Boudeuse*. Le choix de ce bâtiment pour un semblable voyage n'était pas convenable; il tirait beaucoup trop d'eau, avait les façons trop fines pour que sa cale pût contenir une quantité de vivres suffisante, et il portait mal la voile; à la vérité, il devait être rejoint aux îles Malouines par la flûte *l'Étoile*, qui devait lui servir de conserve et de navire d'approvisionnement.

M. de Bougainville appareilla de la rade de Brest le 5 décembre 1766 : son état-major était composé d'officiers très-instruits, et il avait de plus avec lui le docteur Commerson, savant naturaliste, un astronome et un ingénieur géographe. Il se rendit d'abord directement à Montevideo, dans la rivière de la Plata. Il y traita de la cession qu'il était chargé de faire, et en partit le 28 février 1767, avec les frégates espagnoles *la Esmeralda* et *la Liebre*, sous les ordres de D. Ruiz, pour se rendre aux îles Malouines, dont il fit la remise entre les mains de ce commandant, le 1.er février suivant. Il retourna de là vers la côte du Brésil. La flûte *l'Étoile*, commandée par M. Chesnard de la Girau-

dais, capitaine de brûlot, le joignit à Rio-Janeiro : les deux bâtimens en sortirent ensemble le 14 juillet; mais la nécessité d'attendre une saison plus favorable pour naviguer dans les mers australes les obligea de rentrer dans le port de Montevideo, où ils firent un long séjour. Jusque-là les opérations de M. de Bougainville furent plutôt du ressort de la diplomatie et de la politique que de celui des sciences nautiques, et nous passons dessus rapidement. Il sortit enfin de la rivière de la Plata, le 14 novembre 1767, avec *la Boudeuse* et *l'Étoile ;* et c'est de ce moment que date réellement son voyage de découvertes.

Il alla directement attaquer le cap des Vierges. La terreur qu'Anson avait inspirée du cap Horn n'était pas détruite, et personne depuis lui n'avait osé appocher de ce cap redoutable, et qui ne l'avait été pour l'amiral anglais que parce qu'il entreprit de le doubler dans la mauvaise saison. M. de Bougainville, de même que Byron, Wallis et Carteret, entra dans le détroit de Magellan ; et quoiqu'il fût alors bien connu, il ajouta beaucoup d'observations intéressantes à ce qu'on savait déjà concernant sa navigation, sa topographie, et les mœurs des Indiens qui habitent ses rivages.

Le commandant français, sorti de ce long canal et parvenu dans la mer du Sud, fit d'abord route au N. O. jusqu'à ce qu'il se trouvât sous le tropique du Capricorne. De là il tourna à l'O. N. O. Depuis la Terre de Feu, il n'avait vu aucune île, lorsque, le 22 mars 1768, il découvrit quatre îlots qu'il appela *les Quatre-Facardins*, et une petite île très-voisine qu'il nomma *île des Lanciers*, parce qu'il y vit des sauvages armés de longues sagaies. Le lendemain il en découvrit une autre, qu'à cause de sa forme il nomma *île de la Harpe*, et qui n'est presque qu'un récif de corail. « Jusqu'au 27, dit M. de Bougainville, » nous continuâmes à naviguer au milieu d'îles basses et » en partie noyées, dont nous examinâmes encore quatre,

» toutes de la même nature, toutes inabordables, et qui ne » méritaient pas que nous perdissions notre temps à les vi- » siter. » Aussi les quitta-t-il sans en déterminer la position et sans leur imposer de noms particuliers qui pussent les faire reconnaître. On le regrette, parce que des navigateurs étrangers l'ont fait. M. de Bougainville désigna cette suite d'îles sous la dénomination générale d'*archipel Dangereux*. Elles forment une longue chaîne qui occupe, de l'E. à l'O., près de dix degrés en longitude. Il n'en a vu que la partie septentrionale ; le reste avait été précédemment reconnu par Roggewein, Byron et Wallis. Il quitta, en toute hâte, ces parages semés d'écueils, et, cinglant à l'O., il arriva à Taïti le 3 avril suivant.

Il attaqua cette île par sa partie N. E. ; et contrarié par les vents, il eut de la peine à l'approcher. Il trouva la côte environnée d'une ceinture de récifs qui en défendait l'accès : ayant enfin aperçu une coupure au milieu de ces écueils, il donna dedans, et mouilla dans une petite baie appelée *O-Hidea*. Il est fâcheux qu'au lieu d'y entrer, il n'ait pas continué à cotoyer l'île ; il en eût levé le plan, qui manquait encore, Wallis ne l'ayant pas fait, et en quelques heures il fût parvenu à la baie de Matavaï, où ce capitaine avait relâché, et dont le mouillage est aussi sûr que commode. On n'en pouvait rencontrer un plus mauvais que celui où étaient *la Boudeuse* et *l'Étoile :* entouré de récifs, l'eau en était très-profonde, le fond hérissé de corail et d'une pente très-rapide. On avait été dans la nécessité de mouiller si près de la terre, que les bâtimens, en cas de vent du large, n'avaient point d'espace de chasse. En neuf jours de temps, ils y perdirent six ancres, s'abordèrent, faillirent se briser sur les récifs, et parvinrent enfin à sortir de ce havre malencontreux avec des peines et des dangers infinis.

Partis de Taïti le 15 avril, les deux navires continuèrent leur route vers l'O., et, le 3 mai suivant, rencontrèrent une

île qui fut bientôt accompagnée de quatre autres. Elles n'avaient jusqu'alors été vues par aucun voyageur, et l'honneur de leur découverte appartient à M. de Bougainville, qui les nomma *îles des Navigateurs.* Plus tard, un autre marin français non moins célèbre, mais plus malheureux, acheva l'exploration de cet archipel que M. de Bougainville n'a pas terminée. Se dirigeant toujours à l'O., il trouva, quelques jours après, un îlot isolé qu'il nomma *l'Enfant perdu,* et le 22 du même mois il vit encore de nouvelles terres; c'étaient deux îles élevées, dont l'une reçut le nom d'*île Aurore* et l'autre celui d'*île de la Pentecôte.* Après avoir longé et doublé la première, il en découvrit une troisième, qui n'était qu'un pic isolé; il l'appela *pic de l'Étoile.* Une quatrième île se présenta dans le S.: quoiqu'elle n'offrît pas de mouillage, la côte en paraissant d'un accès facile, on y envoya un canot et l'on communiqua avec les naturels; mais les dispositions hostiles qu'ils montrèrent abrégèrent l'entrevue. Cette île fut appelée *île des Lépreux,* parce que plusieurs de ses habitans parurent atteints de la lèpre.

Tout près et à l'O. de cette dernière, M. de Bougainville aperçut les deux extrémités de deux grandes terres; l'une était l'île *Mallicollo* et l'autre la terre du *Saint-Esprit* de Quiros, depuis si long-temps vainement cherchée par d'autres navigateurs. M. de Bougainville soupçonna qu'il avait enfin retrouvé cette terre, mais ne chercha pas à s'en assurer par une reconnaissance entière. Apparemment pressé par le temps et par la disette qui commençait à se faire sentir sur ses vaisseaux, il passa outre sans achever une exploration si importante, et qui l'eût conduit à la découverte complète d'un des plus grands archipels de la Mer Pacifique. Il nomma le peu qu'il en avait vu, *archipel des Grandes Cyclades* (1). Cook, qui dans tous les parages qu'il a parcou-

(1) Cook nomma cet archipel *Nouvelles-Hébrides.*

rus n'a rien laissé à faire après lui, en a fait, comme nous le verrons dans la suite, la reconnaissance la plus complète, et dispute à la France le droit de lui donner un nom.

M. de Bougainville continua de gouverner à l'O. Le 5 juin il découvrit une vigie qu'il appela *batture de Diane;* elle gît par 15° 41′ de latitude S. et 149° 89′ de longitude E. Le lendemain il vit d'autres brisans; craignant de s'engager dans une mer qui lui paraissait semée de dangers, il changea de direction et courut droit au N. Les écueils qu'il avait vus étaient les précurseurs de la côte N. E. de la Nouvelle-Hollande, alors encore inconnue; il en parut lui-même persuadé, et voici comment il s'exprime à l'égard de cette côte : « Je » penserais volontiers que cette terre n'est qu'un amas d'îles » dont les approches sont défendues par une mer dange- » reuse, semée d'écueils et de brisans. Après de pareils éclair- » cissemens il y aurait eu de la témérité à risquer de s'affaler » sur une côte dont on ne devait espérer aucun avantage. »

S'éloignant donc de ces parages, il chercha à se rapprocher de quelque lieu où il pût se procurer des secours pour son équipage : la nécessité lui en faisait une loi; il n'avait plus que pour un mois de vivres avariés, et ses matelots étaient dévorés de scorbut. Il fallait le plutôt possible atteindre les Moluques, et, pour y parvenir, le plus court était assurément de faire route à l'O., en longeant la côte S. de la Nouvelle-Guinée, et de passer dans le détroit découvert par Torrès en 1606, entre cette terre et la Nouvelle-Hollande. Mais cette découverte, que l'Espagne avait tenue cachée, n'était pas confirmée pour le navigateur français; il en doutait beaucoup; et même l'opinion générale alors était, comme nous l'avons dit plus haut, que la Nouvelle-Hollande et la Nouvelle-Guinée étaient contiguës et n'offraient point de passage entre elles. Dans cette incertitude, M. de Bougainville crut qu'il était plus sûr de remonter dans l'E. contre le vent, et d'aller doubler la Nouvelle-

Guinée par son extrémité orientale, pour revenir après dans l'O. chercher les Moluques. Cette détermination, en prolongeant sa traversée, le condamna à des misères inouies, mais en revanche fut cause de ses plus belles découvertes.

Le 10 juin, il attérit sur la Nouvelle-Guinée, et s'y trouva à l'ouverture d'un golfe qu'il nomma *cul-de-sac de l'Orangerie.* Il louvoya le long de cette côte, qu'il appela *Louisiade,* cherchant à s'élever dans l'E., et en fit ainsi une bonne reconnaissance. Le 25, il en atteignit enfin la pointe orientale, qu'il nomma *cap de la Délivrance.* Il fit route au N. et découvrit l'extrémité de la terre des Arsacides : il y trouva un petit port qu'il nomma *baie de Choiseul,* mais il n'y mouilla pas; il traversa un canal qui séparait la terre des Arsacides d'une autre terre à l'O., à laquelle on donna son nom, ainsi qu'au détroit qu'il franchit le premier. Il découvrit ensuite l'île de Bouka, entre celle des Arsacides et la Nouvelle-Irlande, découverte par Carteret. M. de Bougainville arriva à cette dernière terre, qu'il croyait encore attenante à la Nouvelle-Bretagne; il y mouilla dans le port même où Carteret avait relâché fort peu de temps avant: on y trouva le reste d'une inscription que le capitaine anglais y avait laissée gravée sur une plaque de plomb.

Après avoir séjourné dix-huit jours au port Carteret, l'expédition remit à la voile et reconnut toute la côte N. de la Nouvelle-Irlande, dont Carteret n'avait découvert que la partie S. : on alla ensuite chercher les îles des Anachorètes; et après avoir doublé la pointe occidentale de la Nouvelle-Guinée, on relâcha à Boero.

De là passant par le détroit de Bouton et celui de Salayer, M. de Bougainville alla longer la côte N. de Java. Il donne d'importans détails sur la navigation des Moluques et une exacte description des détroits de Bouton et de Salayer, jusqu'alors mal connus. Il arriva le 28 septembre à Batavia: il y relâcha. De là il se rendit à l'Ile-de-France, et revint enfin

dans sa patrie, dont il est le premier circonnavigateur. *La Boudeuse* rentra à Saint-Malo le 16 mars 1769.

XII. *Courtanvaux*, 1767.

Le voyage dont nous allons parler n'est pas à beaucoup près aussi remarquable que ceux que nous avons analysés dans la première partie de ce mémoire; cependant le noble zèle et la générosité de celui qui l'entreprit pour favoriser les progrès des sciences nautiques, méritent qu'on en fasse mention et qu'il soit honorablement cité.

N. de Souvré, marquis de Courtanvaux, capitaine-colonel des gardes-suisses du corps du Roi, faisait ses plus chères délices de l'étude de l'astronomie; non-seulement il s'y livrait avec ardeur, mais il cherchait à en propager le goût, à l'inspirer à de jeunes disciples qu'il aidait de sa fortune même, quand il en était besoin. Il avait établi dans une de ses propriétés, aux environs de Paris, un observatoire garni des meilleurs instrumens, et ouvert librement à tous ceux qui cultivaient les sciences physiques et astronomiques.

La recherche d'une méthode sûre pour trouver les longitudes en mer, occupait depuis long-temps les savans de l'Europe. Après différens essais, on avait reconnu que le meilleur de tous les moyens serait d'avoir une montre ou horloge dont les mouvemens fussent tellement réguliers, tellement invariables, qu'ils pussent donner une connaissance précise de la différence des méridiens en temps. Harrison, célèbre mécanicien anglais, avait déjà fait une montre marine qui, en 1761, fut essayée dans un voyage de Portsmouth à la Jamaïque, et qui en cent quarante-sept jours n'avait varié que de $0^h\ 1'\ 54''\ 30'''$. L'Académie des sciences de Paris proposa un prix à l'horloger français qui confectionnerait la montre marine la plus parfaite, et plusieurs concoururent pour obtenir ce prix, qui devait être décerné en 1767. Pierre Leroy, Berthoud, Romilly et Tavernier se le

disputèrent. Les montres de Berthoud ne se trouvèrent pas entièrement achevées à l'époque fixée. Leroy produisit les siennes ; et elles furent trouvées si supérieures à celles de ses autres concurrens, que l'Académie allait lui adjuger le prix, lorsqu'un de ses membres observa judicieusement que, quoique ses montres parussent remplir à terre toutes les conditions desirées, on ne pouvait toutefois prononcer un jugement définitif en leur faveur, sans en avoir fait l'essai sur mer, ainsi que la chose avait eu lieu en Angleterre pour la montre d'Harrison. Cette observation parut si sage, que le prix fut retenu et remis à l'année suivante ; puis on décida qu'il serait doublé, et qu'afin d'avoir tout le temps de faire l'épreuve, on ne le décernerait qu'en 1769.

Il fallait en outre obtenir du Roi un bâtiment équipé exprès, ce qui pourrait encore entraîner des retards et des longueurs. Le marquis de Courtanvaux, membre de l'Académie, et qui prenait le plus vif intérêt au succès de l'expérience, leva sur-le-champ toutes les difficultés, en offrant de faire construire et équiper à ses frais une corvette sur laquelle aurait lieu l'épreuve, non-seulement des montres marines, mais encore de tous les autres instrumens proposés depuis quelque temps pour l'observation des phénomènes célestes propres à la détermination des longitudes, entre autres le mégamètre de Charnières (1).

Une proposition si généreuse ne pouvait manquer d'être acceptée avec empressement. L'ingénieur Ozanne construisit donc au Havre, aux dépens de M. de Courtanvaux, une corvette à trois mâts, qui fut nommée *l'Aurore.* Elle fut armée et équipée complétement au commencement de

(1) M. de Charnières, lieutenant des vaisseaux du Roi, avait inventé cet instrument pour observer les distances de la lune aux étoiles; mais on ne pouvait, par son moyen, mesurer des arcs de plus de 10°. L'invention du *cercle de réflexion* par Borda a nécessairement, par sa supériorité, fait abandonner l'usage du mégamètre.

mai 1767. Les instrumens furent transportés à bord ; et MM. Messier, Pingré, astronomes, et Leroy, horloger, s'y embarquèrent avec le marquis de Courtanvaux.

L'Aurore employa tout l'été à parcourir les côtes de la Manche et celles de la Hollande, et relâcha dans plusieurs ports. Pendant ce temps, la marche des montres fut suivie avec attention et les longitudes qu'on en déduisit déterminées soigneusement. Leur état de perfection fut trouvé si satisfaisant, que l'Académie ne balança pas à prononcer sur le mérite de leur auteur; cependant le prix ne lui fut donné qu'après une épreuve plus longue faite l'année suivante sur la frégate *l'Enjouée.*

Le journal de la campagne de *l'Aurore*, ainsi que le tableau des opérations des astronomes qui y étaient embarqués, ont été mis en ordre et publiés par Pingré en 1768. Le journal du voyage de *l'Enjouée* a été semblablement rédigé et publié par M. Cassini fils.

XIII. *Cook, premier voyage,* 1768.

Le capitaine Jacques Cook fut sans contredit le premier de tous les marins hydrographes; nul ne lui contestera ce titre; peut-être même lui doit-on celui de premier homme de mer de son siècle. Personne en effet ne developpa un génie plus vaste ni plus fécond en ressources; personne ne réunit comme lui la bouillante intrépidité qui fait tout entreprendre à la froide mais opiniâtre persévérance qui conduit glorieusement à fin les plus pénibles entreprises. L'Angleterre s'honorera long-temps d'avoir vu naître ce grand homme; et la terre, agrandie en quelque sorte par ses découvertes, offrira d'un pôle à l'autre d'éternels monumens de son activité, de son courage et de son génie.

Né dans une classe obscure et peu favorisé de la fortune, Cook fut marin dès l'enfance; mais si l'aveugle destinée lui

avait dénié ses trésors, la nature en revanche l'avait doué de toutes les qualités qui devaient dans cette carrière le conduire à l'immortalité. Jeune encore, il les déploya d'une manière brillante et mérita l'attention des officiers supérieurs de la marine anglaise. Dans la guerre du Canada, il fut chargé de la tâche difficile de lever une carte de l'île de Terre-Neuve. Il s'en acquitta d'une manière si parfaite, que son commandant, sir Hugues Palliser, depuis lord de l'amirauté, en fut frappé d'admiration (1). Il devint dès-lors le généreux protecteur et l'ami de Cook; et ce dernier s'honora toujours de cette protection, qu'il ne devait pas à l'intrigue, mais à la supériorité de son mérite.

Un phénomène astronomique du plus grand intérêt, le passage de Vénus sur le disque du soleil, devait avoir lieu en juin 1769. Le gouvernement anglais avait d'abord desiré que l'observation de ce phénomène eût lieu en Californie, et se disposait en conséquence à y envoyer un bâtiment monté par des astronomes; mais la cour d'Espagne refusa les passe-ports nécessaires. On allait se décider à effectuer l'observation sur un point quelconque des terres de la baie d'Hudson, lorsqu'un mémoire de l'astronome français Lalande, relatif à cet objet, démontra que le point du globe le plus convenable pour observer avec succès le passage de la planète, serait une des îles de la mer du Sud : d'après cela, l'amirauté d'Angleterre ordonna pour cette destination l'armement de *l'Endeavour,* navire de quatre cents tonneaux, employé jusqu'alors au commerce du charbon, mais qui réunissait toutes les qualités propres à une expédition de la nature de celle qu'il allait entreprendre.

On fut d'abord incertain sur le choix du commandant de ce bâtiment. Dalrymple, géographe renommé, membre

---

(1) Cette carte, traduite et publiée en France, est encore la meilleure que nous possédions, et la seule dont on se serve dans notre marine.

de la Société royale de Londres, le sollicitait et l'aurait obtenu sans l'excès de ses prétentions. Il n'appartenait point au corps des officiers de la marine, et il voulait qu'en prenant le commandement de l'expédition, on l'admît dans ce corps avec le grade de capitaine de vaisseau; il fondait cette prétention sur l'exemple de Halley, académicien français, qui avait obtenu cette faveur lors d'un voyage entrepris à la fin du siècle précédent pour faire des observations dans l'Océan austral: mais l'amirauté d'Angleterre ne crut pas devoir suivre cet exemple, et Dalrymple fut refusé. Ce fut alors que sir Hugues Palliser proposa le modeste Cook, qui, simple master, avait déjà fait preuve de tant de talens. Il fut agréé unanimement, et reçut, avec le commandement de *l'Endeavour*, le grade de lieutenant de vaisseau.

Un homme illustre, dont le nom et le souvenir s'allieront éternellement à la mémoire de Cook, s'offrit pour partager ses périls et ses travaux; et même son ame généreuse le porta à faire de son immense fortune le plus noble usage, en faisant à lui seul la moitié des frais de l'entreprise. Ai-je besoin de le nommer? qui de mes lecteurs n'a pas reconnu sir Joseph Banks!

Outre les opérations astronomiques qui étaient le but principal du voyage, Cook eut ordre de faire dans la mer du Sud toutes les recherches qui pourraient conduire à de nouvelles découvertes et au perfectionnement de la géographie dans cette partie du monde.

L'histoire naturelle ne fut point oubliée; M. Banks se chargea spécialement de cette partie; il s'adjoignit le docteur Solander, naturaliste, et embarqua encore à ses frais un peintre de genre et un peintre d'histoire naturelle.

Le capitaine Cook appareilla de Plymouth le 26 août 1768. Il relâcha successivement à Madère, à Rio-Janeiro et à la baie du Bon-Succès dans le détroit de le Maire. Les nouveaux détails physiques et géographiques qu'il donne

sur la Terre de Feu dans sa relation, sont pleins d'intérêt et contiennent beaucoup de faits nouveaux, quoique cette contrée eût été visitée déjà par plusieurs navigateurs instruits. Ce fut pendant cette relâche que M. Banks faillit périr victime de son zèle pour les sciences; s'étant avancé avec onze autres personnes dans l'intérieur des terres pour y faire des observations et des recherches d'histoire naturelle, ils s'égarèrent dans les bois, y furent surpris par la nuit, la neige et un froid si excessif, que deux d'entre eux y furent gelés et les autres eurent toutes les peines du monde à regagner le vaisseau.

Le 22 janvier 1769, Cook sortit de la baie du Bon-Succès, et, après avoir franchi le détroit de le Maire, entreprit le passage redouté du cap Horn, que depuis Anson personne n'avait osé doubler. Il exécuta cette entreprise beaucoup plus facilement que son prédécesseur, étant alors dans la saison la plus favorable de l'année. Il entra dans la mer du Sud, et, après avoir cinglé long-temps au N. O. sans rencontrer aucune terre, il découvrit, le 4 mars, une petite île basse, au milieu de laquelle était un lagon; ce qui lui fit donner le nom d'*île du Lagon* : elle fait partie de l'Archipel Dangereux de Bougainville, et est à fort peu de distance de l'île de la Harpe, découverte par le général français. Le soir du même jour, à sept lieues plus loin vers l'O., il découvrit une autre petite île qu'en raison de sa figure il appela *île de l'Arc* ; le 6 du même mois, il rencontra un groupe d'îlots mêlés d'écueils qu'il nomma *les Groupes*; le 7, l'île Bird ou des Oiseaux; et le 8, l'île de la Chaîne. Toutes ces îles, jusqu'alors inconnues, font partie de l'Archipel Dangereux, l'un des plus étendus de la mer du Sud. Elles sont inabordables à cause des récifs qui les environnent; mais Cook s'en approcha d'assez près pour voir les naturels qui les habitent et en fixer exactement la position.

Le 10 mars, il reconnut l'île d'Osnabrug de Wallis, que

les naturels nomment *Maïtea ;* et le 12, il mouilla à Taïti, dans la baie de Mataraï.

C'était là que la Société royale de Londres avait décidé que devait se faire l'observation du passage de Vénus ; on devait donc y faire un long séjour. On construisit à terre un petit fort; on y établit l'observatoire; et, en attendant l'époque du phénomène, Cook fit en canot le tour entier de l'île et de celle d'Eimeo qui n'en est qu'à six lieues; il en dressa une bonne carte, ce qui n'avait pas encore été fait.

L'observation astronomique qui était, dans le principe, le but de l'expédition, se fit avec le plus grand succès; et les observateurs, satisfaits d'un si heureux résultat, se préparèrent à quitter Taïti après y avoir fait un séjour de trois mois. Pendant ce temps, les travaux de MM. Banks et Solander contribuèrent puissamment à faire mieux connaître l'histoire naturelle et morale de cette île intéressante.

Le capitaine Cook avait aperçu, du sommet de ses montagnes, une petite île dans le N. 1/4 N. O. En outre, le Taïtien *Tupia,* qui s'était volontairement embarqué sur *l'Endeavour* pour venir en Europe, lui dit qu'un peu plus loin et dans le N. E. il trouverait d'autres îles plus considérables. Il résolut donc de les aller reconnaître.

La petite île, nommée *Theturoa*, était basse et inhabitée : Cook, après l'avoir visitée, se dirigea sur celles que Tupia lui avait indiquées sous les noms de *Huaheine, Otaha, Ulietea,* et *Bolabola.* Il arriva à Huaheine le 16 juillet, en fit la reconnaissance complète, ainsi que des autres îles voisines; il y mouilla, y fit des échanges avec les naturels. Ces îles, éloignées d'une journée seulement de Taïti, dépendent du même archipel, celui de la Société, et sont habitées par le même peuple. Aucun des navigateurs antérieurs à Cook n'en avait eu connaissance.

Tupia lui parla d'autres îles dans le S. avec lesquelles ses compatriotes communiquaient de temps à autre, quoiqu'elles gisent à quarante lieues de Taïti. Cook, voulant s'assurer

de leur position, fit route vers le S., et, d'après l'indication de l'Indien, trouva en effet une île peu étendue, nommée *Oheteroa;* il communiqua avec ses habitans, qui parlent la même langue et sont de la même nation que ceux des îles de la Société.

Il quitta, le 15 août, ses nouvelles découvertes; et dans l'espoir de résoudre enfin le problème de l'existence du continent austral, il continua de s'élever dans le S., puis à l'O. S. O., sans apercevoir aucune île. Après un assez long trajet, on découvrit, le 6 octobre, une terre d'une étendue très-considérable. La plupart des personnes embarquées sur *l'Endeavour* ne doutèrent pas que ce ne fût enfin le fameux continent en question. Cook résolut de s'en assurer en explorant cette côte avec le plus grand soin; il employa six mois entiers à ce travail, et reconnut que ce prétendu continent n'était autre chose que deux très-grandes îles séparées par un détroit, et que cette terre était la même que celle découverte par Tasman en 1642, mais dont il n'avait vu qu'une fort petite partie, et qu'il avait appelée *Nouvelle-Zélande.*

La reconnaissance qu'en fit Cook avec un soin et une précision extrêmes est un des grands services qu'il a rendus à la géographie. Cette opération fut remplie de périls et de difficultés, tant à cause des écueils dont ces côtes sont bordées, qu'à cause de la férocité de leurs barbares habitans, peuples guerriers et anthropophages contre lesquels les Anglais eurent à soutenir plusieurs combats meurtriers. Mais Cook surmonta tout par la supériorité de ses talens, la fermeté et la patience de son caractère. Les fréquens mouillages qu'il fit dans les ports nombreux de la Nouvelle-Zélande, mirent les savans qui l'accompagnaient à portée d'observer les mœurs, les usages des naturels et les productions du pays : tous ces faits sont un des grands et beaux résultats de ce voyage.

Bien assuré que cette terre isolée n'appartenait en rien

au continent austral, le commandant anglais commença fortement à concevoir des doutes sur l'existence de ce continent, que les faiseurs de systèmes, les géographes de cabinet, assuraient depuis si long-temps et avec tant de hardiesse devoir occuper une grande partie de l'hémisphère S., comme indispensablement nécessaire à l'équilibre du globe terrestre. Cook, dans sa relation, exprime ses doutes, et allègue des raisons très-plausibles pour les appuyer. Depuis, il a, par ses autres voyages, démontré qu'ils étaient fondés.

N'ayant pas dans celui-ci d'ordres positifs pour faire de plus amples recherches sur ce sujet, il songea à retourner en Angleterre. Il devait, selon ses instructions, effectuer ce retour en passant par le cap Horn; mais la découverte inattendue de la Nouvelle-Zélande (on peut lui en attribuer l'honneur, car ce qu'en avait vu Tasman, en 1642, était fort peu de chose) l'avait forcé d'employer un temps très-long à en faire une reconnaissance parfaite, et avait par conséquent dérangé tout le plan ultérieur de sa campagne. Il se serait trouvé dans le cas de doubler le cap Horn dans la mauvaise saison; son navire était très-fatigué et hors d'état de supporter les violentes tempêtes qu'on éprouve en hiver dans ces parages. Ces raisons l'engagèrent à faire son retour en Europe par les Indes orientales, en faisant entièrement le tour du monde. C'est à cette détermination qu'est due une autre découverte de cet homme célèbre, non moins importante que celle de la Nouvelle-Zélande, celle de la partie orientale de la Nouvelle-Hollande, et la solution du problème de l'isolement absolu de cette vaste contrée.

L'Endeavour quitta définitivement la Nouvelle-Zélande le 31 mars 1770, et cingla à l'O. Il atteignit bientôt la longitude de la terre de Van-Diémen, découverte par Tasman; et, le 19 avril, étant de 2° environ au N. de cette terre, il découvrit un cap qu'il nomma *Pointe-Hicks*, du nom d'un de ses lieutenans. Ce cap appartenait à la côte E. de la Nouvelle-Hollande, encore absolument inconnue.

De ce point, Cook remarqua que la terre se prolongeait indéfiniment dans le N., mais qu'il n'en paraissait aucune du côté du S.; il n'osa donc affirmer que cette côte fût contiguë à la terre de Diémen (1). N'ayant pas le temps alors d'éclaircir ce doute, il commença la longue et pénible reconnaissance de la côte qui s'étendait au N., reconnaissance dont les résultats étaient bien plus importans pour les progrès de la géographie.

En suivant la terre de fort près, il atteignit, le 28 avril, une baie vaste et profonde dans laquelle il entra. C'est là que MM. Banks et Solander recueillirent tant de productions naturelles jusqu'alors entièrement inconnues ; c'est à eux que sont dues les premières notions physiques sur cette partie de la Nouvelle-Hollande. Le capitaine immortalisa leurs travaux dans cette nouvelle contrée, en donnant à la baie qu'il venait de découvrir le nom de *Botany-Bay* [Baie botanique].

Il la quitta le 6 mai, et continua son exploration en s'élevant au N. le long de la côte; ce qui le conduisit à repasser, le 24 mai, le tropique du Capricorne. C'est de ce point que ses travaux devinrent sur-tout pénibles; il trouva partout la côte bordée d'une chaîne de récifs, en dedans de laquelle il osa naviguer pour continuer de près ses relèvemens avec l'exactitude qui lui était si particulière. Cette navigation hérissée de périls ne le rebuta pas; il sentait combien il était nécessaire d'achever une découverte aussi belle, et qui allait l'amener à reconnaître incessamment si la Nouvelle-Hollande était isolée, ou si, comme on le supposait encore, elle tenait à la Nouvelle-Guinée. Le jour, il suivait la côte de près; la nuit, il s'en écartait et revenait le lendemain reprendre le cours de son exploration au point

(1) Elle en est séparée en effet par le détroit de Bass, découvert dans la suite; et la terre de Diémen est une grande île distincte de la Nouvelle-Hollande.

où il l'avait interrompue la veille : mais, dans la nuit du 10 au 11 juin, il toucha tout-à-coup sur un rocher caché sous l'eau, et sur lequel son vaisseau demeura comme cloué. Une minute auparavant, la sonde avait indiqué dix-sept brasses d'eau. *L'Endeavour* se trouvait échoué sur un de ces rochers de corail si communs dans les mers de la zone torride, travail prodigieux d'animalcules marins qui, s'élevant à pic du sein des vastes abîmes de l'Océan, montrent à sa surface leurs crêtes tranchantes si redoutables pour les navigateurs.

Qu'on juge de la consternation dont furent frappés au premier moment les voyageurs anglais, menacés du plus imminent péril, sur un écueil isolé, à huit lieues de la côte et à une distance considérable de pays civilisés d'où ils pussent espérer quelque secours! Leur situation était d'autant plus terrible, que leurs canots n'étaient pas de dimensions suffisantes pour sauver l'équipage entier, et que déjà le bâtiment s'ouvrait. On voyait flotter à la surface de l'eau des morceaux de son doublage et de sa fausse quille. Le sang-froid et l'habileté de Cook purent seuls, dans un pareil moment, en imposer à l'équipage, y maintenir l'ordre, et lui faire exécuter les manœuvres auxquelles il dut son salut. Après vingt-trois heures d'anxiété, de fatigues et de travaux infinis, on réussit à le remettre à flot, mais dans un état si délabré et sa carène si criblée de voies d'eau, qu'il fut au moment de couler à fond, et qu'on désespéra de pouvoir le conduire à la côte. Une bonnette lardée que l'on passa par-dessous opéra son salut, en opposant un obstacle à l'impétuosité avec laquelle l'eau se précipitait dans la cale; encore ce moyen eût été sans succès, si, par le plus grand bonheur, un quartier du rocher sur lequel *l'Endeavour* avait touché ne s'en fût détaché et ne fût demeuré engagé dans la large ouverture qu'il avait faite.

Le bâtiment fut conduit dans l'embouchure d'une petite rivière qui présentait un havre commode pour les travaux de

son radoub. Il fut abattu en carène, et les avaries réparées autant que purent le permettre les moyens et les ressources que l'on put tirer de lui-même.

Ces travaux obligèrent de demeurer jusqu'au mois d'août dans la rivière, qui fut nommée à juste titre *rivière de l'Endeavour*. Ce séjour forcé fut mis à profit par Banks, qui fit nombre d'observations intéressantes sur l'histoire naturelle de cette contrée jusqu'alors inconnue (1).

Cook remit en mer le 4 août. Il avait reconnu, des hauteurs voisines de la rivière, que, pour continuer son exploration de la côte, il allait être obligé de naviguer au milieu d'un labyrinthe d'écueils. Mais ni cette connaissance, ni le péril auquel il venait d'échapper miraculeusement et dont il allait être de nouveau menacé, ne purent l'intimider; il continua de cotoyer cette terre dangereuse, jusqu'à ce qu'enfin il atteignit son extrémité N., et compléta ainsi la découverte de la côte orientale de la Nouvelle-Hollande. Il donna le nom de *Nouvelle-Galles méridionale* à la contrée qu'il venait de reconnaître le premier. Doublant ensuite son cap septentrional, il franchit un détroit jusqu'alors inconnu, entre ce cap et un amas d'îlots et de rochers: ce détroit, qui lui ouvrait un passage à l'O. pour gagner les mers de l'Inde, reçut encore le nom de son vaisseau. Cook, trouvant au-delà une mer libre et d'une vaste étendue, s'assura que la Nouvelle-Hollande est une terre entièrement isolée, et qu'elle ne tient point à la Nouvelle-Guinée, comme les géographes l'avaient pensé généralement jusqu'alors.

Il reconnut une partie des côtes méridionales de cette dernière contrée: mais le mauvais état de son navire, qui

(1) Alors fut découvert le singulier animal appelé *kanguroo*. Linné le plaça d'abord parmi le genre des didelphes, sous le nom spécifique de *didelphis gigantea*. Mais il a été reconnu depuis qu'il devait constituer un genre particulier. C'est le plus grand quadrupède de la Nouvelle-Hollande.

faisait beaucoup d'eau, le pressait de gagner Batavia; il ne put donc consacrer à cette reconnaissance le temps nécessaire pour la rendre détaillée; et, après avoir mouillé à l'île Savu, il arriva à Batavia le 9 octobre. Là, *l'Endeavour* fut remis en état d'entreprendre avec sûreté la traversée d'Europe; et, après avoir relâché successivement au Cap de Bonne-Espérance et à l'île de Sainte-Hélène, il mouilla en rade des Dunes, le 12 mai 1770.

Ainsi fut terminé le premier voyage du capitaine Cook autour du monde. En considérant que ses résultats principaux furent le complément des grandes découvertes de l'archipel de la Société, celle de la Nouvelle-Zélande et d'une grande partie de la Nouvelle-Hollande; de plus, la certitude que ces contrées si étendues sont pourtant isolées et ne tiennent point au chimérique continent austral; on conclura que ce voyage est un de ceux qui ont répandu les plus grandes lumières sur la géographie moderne.

Si de plus on observe que, dans tous ses travaux, Cook apporta l'exactitude et la précision les plus rigoureuses, quoiqu'il n'y eût à bord de *l'Endeavour* d'autres instrumens nautiques que de simples octans et des compas de variation, qui ne sera frappé d'étonnement et n'admirera la sagacité et le coup d'œil sûr de cet homme vraiment extraordinaire (1) ?

XIV. *Fleurieu,* 1769

L'épreuve des montres marines de Leroy, faite à bord de *l'Aurore* en 1767, et à bord de *l'Enjouée* en 1768, avait eu,

(1) Le lieutenant Crozet, qui était second du capitaine Marion et visita avec lui une partie de la Nouvelle-Zélande en 1771, admira l'exactitude de la carte que Cook a levée de cette contrée. Cet officier, chargé, après la mort de son capitaine, de publier le journal de son voyage, s'exprime ainsi dans sa relation :

« Dès que j'ai eu connaissance du voyage des Anglais, j'ai comparé avec

ainsi que nous l'avons dit, des résultats satisfaisans; mais les campagnes de ces bâtimens n'avaient pas été longues; ils n'étaient, pour ainsi dire, pas sortis d'un même climat. L'Académie des sciences desirait que, pour fixer entièrement son opinion sur le mérite des montres, elles fussent soumises à l'épreuve d'une campagne de long cours, exécutée dans différens parages; car il était probable que la température de la zone torride, puis celle des pays froids, influeraient d'une manière plus ou moins sensible sur l'isochronisme de leurs mouvemens, par l'effet de la plus ou moins grande dilatation métallique des différentes pièces dont le mouvement était composé. Outre cela, Berthoud, qui avait perfectionné les chronomètres, en demandait instamment l'essai sur mer. L'importance d'une telle expérience détermina Sa Majesté à ordonner, pour l'exécuter, l'armement de la frégate *l'Isis*, dont le commandement fut confié au chevalier de Fleurieu, enseigne de vaisseau, déjà renommé par ses talens et ses connaissances supérieures en astronomie. L'infatigable Pingré fut désigné pour l'accompagner dans son voyage.

L'*Isis* sortit de Rochefort au commencement de février

» soin la carte que nous avons levée de la partie de la Nouvelle Zélande que » nous avons parcourue, avec celle levée par M. Cook et ses officiers : je l'ai » trouvée d'une exactitude et d'un détail qui m'ont étonné au-delà de toute » expression. Je doute que les cartes de nos côtes de France soient levées avec » plus de précision. »

Tous les navigateurs subséquens s'accordent à dire qu'il n'y a rien à corriger par-tout où Cook a passé.

« Jamais peut-être, dit le capitaine Keing, l'un de ses compagnons de » voyage, en parlant de ses découvertes, aucune science n'a été portée, par » les travaux d'un seul homme, à un aussi haut degré de perfection que l'a » été la géographie par ceux du capitaine Cook. »

« Jamais marin, dit aussi son historien, n'a mieux entendu que lui l'art » de conserver, dans les voyages de long cours, son vaisseau en bon état et » son équipage en bonne santé. Dans son second voyage, il parcourut tous » les climats du 52.e degré de latitude septentrionale au 71.e de latitude méridionale, et ne perdit qu'un homme sur cent dix-huit. »

1769, et fit le tour entier de l'Océan atlantique, ayant d'abord été à Cadix, puis aux Canaries, à Gorée, aux îles du cap Vert, aux Antilles, à Saint-Domingue, au banc de Terre-Neuve, aux Açores, et revenant ensuite en France après avoir relâché de nouveau aux Canaries, à Madère et à Cadix. Les travaux géographiques exécutés pendant cette campagne furent considérables, et leurs résultats infiniment précieux, puisqu'on doit à M. de Fleurieu la première carte exacte des côtes de la Mer atlantique la plus fréquentée de toutes, et dont on n'avait possédé jusqu'alors que des cartes remplies d'erreurs.

Ses opérations les plus détaillées eurent lieu le long de la côte d'Afrique, aux îles Canaries, aux Antilles et aux Açores. Tous les points en furent déterminés parfaitement à l'aide des montres marines de Berthoud, qui furent reconnues excellentes.

Le voyage de M. de Fleurieu fut terminé le 11 octobre 1769, et fut assurément un des plus utiles aux navigateurs de toutes les nations, puisqu'il leur procura un guide sûr pour les conduire dans les parages où les relations politiques et commerciales appelaient le plus souvent leurs vaisseaux.

XV. *Surville*, 1769.

Le voyage de M. de Surville, capitaine de vaisseau de la compagnie des Indes, fut moins entrepris dans le but de faire des découvertes que pour se livrer à quelques spéculations commerciales; cependant le hasard lui en fit faire une importante, ou plutôt lui fit retrouver des terres depuis long-temps oubliées, et sur lesquelles on n'avait jamais eu des connaissances bien positives (les îles de Salomon d'Alvarès Mendana, qui les découvrit en 1567). Surville d'ailleurs était un officier français et un marin recommandable par ses grands talens; il doit donc être mentionné ici. On ne lui

reprocha que sa trop grande sévérité envers les peuples sauvages qu'il a visités, sévérité qui entraîna des conséquences fatales à d'autres Français.

M. de Surville, commandant le vaisseau *le Saint-Jean-Baptiste*, appareilla de la rade de Pondichéry le 2 juin 1769, pour aller dans la mer du Sud. Il se rendit d'abord le plus directement possible en vue des îles Philippines, d'où il alla mouiller aux îles Bashees. Il en enleva injustement trois naturels, pour remplacer trois matelots qui avaient déserté de son bord. Après un court séjour, il remit en mer et se dirigea au S. E., de manière à entrer dans la mer du Sud par l'E. de la Nouvelle-Guinée. Dans les premiers jours d'octobre, il découvrit dans ces parages une grande terre qu'il cotoya jusqu'à ce qu'il eût trouvé un port commode pour faire aiguade : il en rencontra un dans lequel il entra et qu'il nomma *port Praslin ;* mais ce ne fut qu'après un combat sanglant avec les sauvages qu'il put s'y procurer l'eau dont il avait besoin.

Après avoir quitté le port Praslin, il continua de longer la côte de sa nouvelle découverte, qu'il nomma *terre des Arsacides ;* mais il n'en compléta pas la reconnaissance, ne s'assura pas si elle était ou non contiguë à la Nouvelle-Guinée, si même elle n'était qu'une seule grande île ou un groupe formé de plusieurs. Le lieutenant Shortland, de la marine anglaise, acheva cette reconnaissance en 1788 (1). Il trouva que la terre des Arsacides était un archipel dont une des îles était sur-tout très-considérable. Un examen approfondi de nos plus habiles géographes modernes, et sur-tout du savant Fleurieu, a fait reconnaître cette grande île pour celle de Santa-Isabella, et le groupe entier pour l'archi-

---

(1) M. de Bougainville avait déjà abordé en 1768 sur la côte des Arsacides; il y avait mouillé dans la baie qu'il nomma *baie de Choiseul*, située à l'extrémité N. O. de cette terre.

pel de Salomon, découvert par Mendana depuis deux siècles, mal déterminé par lui, et vainement recherché depuis par différens navigateurs.

Surville reconnut encore quelques petites îles voisines de celles des Arsacides; telles que l'île Inattendue, celles des Contrariétés et des Trois-Sœurs: il se rendit ensuite à la Nouvelle-Zélande.

Il atteignit cette terre le 12 décembre, et mouilla, le 17, dans une baie qu'il nomma *baie de Lauriston* (la *double baie* du capitaine Cook). Cook était alors aussi à la Nouvelle-Zélande, mais dans une autre partie de cette grande terre, dont il faisait des relèvemens : les deux navigateurs n'eurent aucune connaissance de la présence l'un de l'autre, quoiqu'à peu de distance et dans une contrée où leur arrivée était pour les naturels un événement très-remarquable.

Ces Indiens accueillirent d'abord avec assez d'hospitalité l'équipage français, et lui procurèrent avec empressement les rafraîchissemens que leur pays pouvait fournir. Mais le petit canot du vaisseau ayant été démâté et jeté à la côte dans un coup de vent, ils le dérobèrent et refusèrent de le restituer. Surville crut devoir punir ce vol par l'enlèvement d'un chef, l'incendie et la dévastation d'un village entier; après quoi il quitta ce pays sans y faire de nouvelles observations, traversa la mer du Sud, et se rendit au Pérou, où se terminèrent son voyage et sa vie (1).

XVI. *Grenier*, 1769.

Cette même année 1769, le chevalier de Grenier, officier de la marine royale de France, rendait à la navigation des mers de l'Inde le service le plus signalé, en reconnaissant et fixant avec exactitude les positions des îlots et des bancs

(1) Il chavira dans son canot sur la barre de Chilca, et se noya.

considérables qui obstruent l'Océan indien entre l'Ile-de-France et les Maldives. Il commandait deux petites corvettes nommées *l'Heure du Berger* et *le Vert-Galant*. L'abbé Rochon, ce savant dont la mémoire est si respectable par les éminens services qu'il a rendus aux sciences physiques et astronomiques, principalement en ce qui concerne leur application à la marine, l'abbé Rochon était embarqué sur *l'Heure du Berger*. C'est dire assez combien on peut compter sur l'exactitude des travaux géographiques faits dans cette campagne. Il résulta de leur précision, que la route de l'Inde fut dès-lors assurée et rendue beaucoup moins longue par la sécurité avec laquelle on put désormais naviguer dans des parages semés d'écueils. Ces dangers, mal indiqués sur les anciennes cartes, avaient été jusqu'alors évités par de longs circuits qui entraînaient de fâcheux retards. Guidé par de meilleures cartes, on put enfin abréger la route; avantage dont sut habilement profiter l'illustre Suffren dans la campagne si glorieuse qu'il fit dans les mers orientales.

XVII. *Marion et du Clesmeur*, 1771.

Le motif du voyage du capitaine Marion du Fresne, officier de la compagnie des Indes, fut d'abord de rendre à sa patrie l'Indien Aotourou, amené de Taïti en France par M. de Bougainville; mais il devait, en outre, profiter de sa navigation dans des mers encore peu connues, pour y faire toutes les recherches susceptibles de contribuer aux progrès de l'hydrographie.

Marion eut deux vaisseaux sous ses ordres, *le Mascarin*, qu'il montait, et *le Marquis de Castries*, commandé par le chevalier du Clesmeur. Ces deux bâtimens appareillèrent de l'Ile-de-France le 18 octobre 1771. Ils allèrent d'abord à Madagascar pour compléter leurs provisions. Aotourou y mourut de maladie; mais quoique par sa mort le but princi-

pal du voyage n'existât plus, le capitaine Marion, zélé pour les progrès des sciences nautiques, et animé par l'espoir de faire des découvertes importantes dans l'Océan austral, n'en crut pas moins devoir continuer sa campagne.

La compagnie des Indes, depuis le voyage de Bouvet, avait toujours vivement desiré la découverte de ce continent méridional, dont on ne cessait de s'occuper; elle imaginait par-là s'ouvrir une nouvelle route pour un commerce lucratif. Marion, pour seconder ses vues, voulut donc commencer par la recherche de cette contrée, objet de tant de rêves et de fausses spéculations. Après avoir touché au Cap de Bonne-Espérance, il se dirigea dans le Sud. Il y chercha vainement les îles Marseveen et Dina de Van Keulen, et s'avança jusqu'au 47° de latitude, sans avoir trouvé autre chose que quelques petites îles escarpées et stériles, auxquelles son nom est demeuré.

La rencontre de bancs de glace à cette hauteur, et sur-tout les avaries majeures que les deux vaisseaux éprouvèrent par suite d'un abordage, déterminèrent Marion à quitter ces parages pour aller au plutôt chercher un lieu de relâche. Il se rendit à la Terre de Diémen, et mouilla dans la baie de Fréderik-Hendrik. N'ayant pu y trouver le bois nécessaire à la réparation du *Castries*, qui avait été démâté de son beaupré et de son mât de misaine, il n'y séjourna pas longtemps, et alla à la Nouvelle-Zélande. Il entra dans une baie qui lui parut posséder les avantages convenables pour ses besoins (la baie des Iles du capitaine Cook). C'est là qu'il lui arriva le plus affreux malheur; il fut massacré par les naturels, avec vingt-sept personnes de son équipage: on n'a jamais su la cause première de ce massacre. Marion était depuis plus d'un mois mouillé dans la baie des îles; les Indiens lui avaient fait le meilleur accueil lors de son arrivée, et depuis avaient toujours vécu dans une parfaite intelligence avec l'équipage français. On a cru que par leur conduite, d'abord si hospitalière, les sauvages avaient voulu inspirer

aux Européens une sécurité entière, afin de pouvoir plus sûrement ensuite les égorger, pour venger l'exécution faite deux ans avant dans leur pays par M. de Surville.

La mort de Marion, la perte d'hommes que les deux vaisseaux venaient d'éprouver, et leur mauvais état, abrégèrent ce voyage. M. du Clesmeur, alors devenu commandant, revint à l'Ile-de-France, après avoir relâché successivement aux îles Ladrones et à Manille.

XVIII. *Verdun de la Crenne.*

L'importance du perfectionnement des montres marines pour la détermination des longitudes est telle, que l'Académie des sciences de Paris proposa un nouveau concours sur cet objet, dont le prix devait être adjugé en 1773. Le Roy, Berthoud, Arsendeaux, et quelques autres habiles horlogers, présentèrent de nouvelles montres à ce concours. L'Académie, desirant que l'épreuve en fût faite en mer et pendant une campagne plus longue que toutes celles qui avaient été entreprises précédemment dans le même but, Sa Majesté ordonna, pour favoriser ses vues, l'armement de la frégate *la Flore*, dont le commandement fut confié au marquis de Verdun de la Crenne, lieutenant de vaisseau, membre de l'Académie de marine.

Cette frégate fut armée à Brest, en septembre 1771. Le chevalier de Borda, lieutenant de vaisseau, et le P. Pingré, chanoine régulier de Sainte-Geneviève, astronome de la marine, y furent embarqués comme commissaires de l'Académie. L'état-major fut composé d'officiers distingués par une instruction bien reconnue : on y remarquait principalement MM. de Granchain, de Capellis, le chevalier de l'Isle et le vicomte Chastenet de Puységur. Les pilotes mêmes ou timonniers furent choisis parmi de jeunes marins qui avaient manifesté autant de zèle que d'aptitude aux observations et aux calculs nautiques.

Le voyage de la frégate *la Flore*, publié avec soin en 1778, fait le complément de celui de *l'Isis* autour de l'Océan atlantique, et a porté à un degré de perfection supérieur la géographie des côtes de cette vaste mer.

La Flore appareilla de la rade de Brest le 29 octobre 1771. Elle alla d'abord à Cadix : on rectifia quelques points de l'attérage pour l'entrée de ce port ; on y fit les observations nécessaires à la régularisation de la marche des montres, et l'on en partit pour se rendre successivement à Madère, à Ténériffe, à Gorée et aux îles du Cap-Vert. Toutes les positions de ces îles furent rectifiées de nouveau avec soin ; et M. de Verdun de la Crenne donne dans sa relation des détails précieux sur leur état physique. De très-bons plans de l'île Salvage et de sa batture, de la rade de Sainte-Croix de Ténériffe, et de la baie de Praya de Sant-Iago, furent les premiers résultats de cette campagne.

Le 4 février 1772, M. de Verdun appareilla de l'île Sant-Iago, et se rendit aux Antilles. Il mouilla à la Martinique le 17 suivant, se rendit ensuite à la Guadeloupe, à Antigue ; rectifia toutes les positions des principaux points de ces îles, de celles de la Dominique, de Montserrat, Nieves, la Redonde, Saint-Christophe, &c., en un mot de toutes les Antilles septentrionales et d'une partie des îles Vierges. Il alla ensuite parcourir les côtes de Saint-Domingue, et relâcha au Cap.

De là il débouqua par l'île Krooked, et, se dirigeant au N., alla aux îles Saint-Pierre et Miquelon. Par-tout il fit des observations et des rectifications exactes. Voulant enfin éprouver la marche des montres jusque sous le cercle polaire, il quitta les parages de Terre-Neuve au commencement de juin, et fit route vers l'Islande.

Les cartes que jusqu'alors on possédait de cette grande île étaient si remplies d'erreurs, que, d'après leur autorité, *la Flore* eut quelque peine à la trouver. Elle en eut connaissance le 30 juin, et alla mouiller dans la baie de Patrix-Fiord. On fit dans cette baie un séjour de vingt jours. M. de Verdun, en

la quittant, avait le desir de faire le tour de l'île en passant par le N.; mais, sur le rapport de quelques capitaines baleiniers qui lui certifièrent que la côte, dans cette partie, était obstruée de glaces qui cette année n'avaient pas fondu, il se décida à passer par le S.

Il cotoya l'Islande depuis Patrix-Fiord jusqu'aux îles Westmann, ce qui fait à-peu-près le tiers de l'étendue du littoral de cette grande île. La carte qu'il en a levée est d'une exactitude admirable, ainsi que les vues de côtes qui en ont été publiées dans sa relation. J'ai pu m'en convaincre par moi-même, ayant parcouru ces parages en 1806, sur la frégate *la Syrène*. Le dépôt de la marine nous avait remis alors toutes les cartes de l'Islande publiées jusqu'à cette époque, et même plusieurs cartes manuscrites encore inédites : aucune n'était exacte; mais toute la partie reconnue par les officiers de *la Flore* ne laissait rien à desirer pour la précision (1).

M. de Verdun, en quittant ces côtes, vint reconnaître les îles Feroë, et attérit, le 9 août, sur les côtes de Norwége. Il entra dans le Cattegat, mouilla à Elseneur, passa le Sund, et relâcha à Copenhague. De là il revint en France, et rentra à Brest le 8 octobre 1772.

Le nombre des observations géographiques et astronomiques faites dans cette campagne intéressante est immense, et les résultats en ont été de la plus grande utilité. Ces observations et la relation du voyage ont été publiées, et cet ouvrage devrait être entre les mains de tous les marins. Malheureusement il est devenu fort rare : il est surprenant qu'on ne le réimprime pas, son mérite étant si universellement reconnu.

(1) Pendant que j'étais en Islande, des officiers de la marine danoise s'y occupaient, par ordre de leur souverain, d'en lever une carte exacte. Leurs travaux, dans ces climats où les étés sont si courts, ont duré plusieurs années, mais sont aujourd'hui achevés. Cette nouvelle carte, publiée sous la direction du savant M. de Lövenorn, contre-amiral et directeur du dépôt des cartes et plans de la marine à Copenhague, est, dit-on, d'une perfection admirable.

Outre les opérations qui ont constaté la précision des longitudes obtenues au moyen des montres marines, le résultat le plus important de la campagne de *la Flore* a été le perfectionnement de l'hydrographie de l'Océan atlantique, déjà commencé sur *l'Isis* par M. de Fleurieu.

Mais on a fait en outre, sur *la Flore*, une chose négligée jusqu'alors, et cependant bien nécessaire : on ne s'est pas contenté seulement de déterminer exactement la position et le gisement des terres, on en a encore dessiné les vues ; et ces vues ou configurations, gravées dans la relation du voyage au nombre de cent quarante-huit, sont d'une si grande vérité, que jamais rien n'a été fait de semblable en ce genre. J'ai parcouru depuis, en différentes campagnes, absolument tous les parages visités par *la Flore ;* je me suis toujours appliqué particulièrement au dessin des vues de côtes, et j'avoue que j'ai été frappé d'étonnement en voyant avec quelle vérité ces vues avaient été rendues par les navigateurs de cette frégate : il est vrai qu'elles sont presque toutes l'ouvrage de l'habile dessinateur Ozanne, alors professeur de dessin des gardes de la marine, embarqué dans cette expédition.

L'importance des vues de côtes des différentes terres, prises du large et sous différens aspects, m'a toujours paru telle, que je suis surpris qu'on se soit, en général, si rarement occupé de cette partie de l'hydrographie. Nous ne possédons que très-peu de ces vues dans nos *Neptunes*, et encore la plupart sont si mauvaises qu'on ne peut y avoir aucune confiance. De quelle utilité pourtant ces configurations bien faites ne sont-elles pas pour les attérages, pour les points de reconnaissance, &c. ! M. Beautems-Beaupré vient récemment de le faire sentir dans son excellent *Pilote français*. C'est sur-tout aux officiers de marine qu'il importe de s'en pénétrer, et ce sont eux qui, dans leurs différentes navigations, devraient fournir les matériaux nécessaires à la publication d'une collection

aussi complète que possible de vues d'îles, de côtes, de caps, &c., que l'on joindrait aux cartes des *Neptunes*. Malheureusement, il faut bien le dire, l'étude du dessin est trop négligée par les officiers de marine ; fort peu possèdent ce talent, si essentiel cependant dans leur état.

XIX. *Kerguelen*, 1772.

Tandis que les plus habiles marins et les plus savans astronomes perfectionnaient dans l'hémisphère N. la géographie de l'Atlantique, d'autres marins français se livraient encore dans le Sud à la recherche des Terres australes. Nous avons déjà rendu compte des tentatives que firent pour les trouver les capitaines Bouvet et Marion ; il nous reste à parler de celles de M. de Kerguelen.

Cet officier partit de l'Ile-de-France le 16 janvier 1772, commandant la flûte *la Fortune*, et ayant de conserve la flûte *le Gros-Ventre*, commandée par M. de Saint-Alouarn. Il fit route directement au S., et découvrit par 50° de latitude une terre escarpée et stérile. Sans approfondir cette découverte, sans en faire un plus long examen, il revint aussitôt à l'Ile-de-France, persuadé qu'il avait trouvé l'un des caps du continent austral ; et de là il s'empressa d'aller en France annoncer avec emphase cette importante découverte.

L'enthousiasme qu'elle excita d'abord fut tel, que sur-le-champ le ministre de la marine ordonna, pour l'aller achever, l'armement du *Roland*, vaisseau de ligne de 64 canons (1). Le commandement en fut, comme de raison, confié à Kerguelen ; on lui adjoignit la frégate *l'Oiseau*, sous les ordres de M. de Rosnevet. L'expédition se rendit

(1) La France ne fut pas toujours heureuse dans le choix des bâtimens chargés de faire des campagnes de découvertes. Mais ici le choix fait d'un vaisseau de ligne pour une semblable expédition était vraiment absurde.



d'abord à l'Ile-de-France ; elle s'y augmenta de la corvette *la Dauphine*, que l'on avait jugé lui être nécessaire.

Cette petite division quitta l'Ile-de-France le 29 août 1773, et fit route au S., tous ceux qui la montaient étant bien persuadés qu'ils allaient découvrir une cinquième partie du monde. Nous supprimons les détails de ses courtes opérations, qui se bornèrent au total à reconnaître, d'une manière un peu plus exacte, le prétendu continent découvert l'année précédente, et à le quitter brusquement, sans avoir décidé si ce n'était qu'une île ou non. Le capitaine Cook a résolu ce problème dans son troisième voyage, et a démontré que la *Terre de Kerguelen* n'est qu'une île de peu d'étendue, absolument déserte et aride.

XX. *Cook, deuxième voyage*, 1772.

LES importantes découvertes faites par le capitaine Cook lors de son premier voyage, en démontrant que la Nouvelle-Hollande et la Nouvelle-Zélande, au lieu de faire partie d'un continent austral, n'étaient que des terres isolées, firent enfin concevoir de grands doutes sur l'existence de ce continent chimérique. Dalrymple, seul, au milieu de la Société royale de Londres, la soutenait encore opiniâtrément, mais peut-être alors plutôt par amour-propre que par conviction. Sa vaste érudition, l'étendue de ses connaissances, imposaient à ses confrères, qui, par déférence, n'osaient encore se prononcer ouvertement contre lui. A la fin, la Société royale voulut résoudre absolument un si important problème ; et, à sa sollicitation, une expédition autour du pôle austral fut ordonnée par le Gouvernement britannique. Cook, dans son premier voyage, avait donné trop de preuves de son génie et de ses talens supérieurs, pour que le commandement de cette seconde expédition ne

lui fût pas confié. Il en fut donc investi malgré les intrigues des envieux, et eut sous ses ordres deux bâtimens, *la Résolution*, qu'il montait, et *l'Aventure*, commandée par le capitaine Furneaux.

Il appareilla de Plymouth le 13 juillet 1772 : il se rendit d'abord à Madère, puis au port de Praya dans l'île Sant-Iago, et ensuite au Cap de Bonne-Espérance.

MM. Forster père et fils étaient embarqués sur *la Résolution* en qualité de naturalistes: ils rencontrèrent au Cap le docteur Sparmann, naturaliste suédois, élève du célèbre Linné, qui y était venu avec l'intention de faire un voyage dans l'intérieur de l'Afrique. Les deux savans Anglais se lièrent avec lui, et, appréciant promptement son mérite distingué, jugèrent qu'il serait d'une grande utilité aux sciences dans l'expédition circumpolaire qu'ils allaient entreprendre. Ils lui proposèrent donc de s'embarquer sur *la Résolution:* M. Sparmann accepta avec empressement; et le capitaine Cook consentit sans peine à l'embarquement de ce nouveau collaborateur des glorieux travaux de sa campagne.

Le 22 novembre, *la Résolution* et *l'Aventure* mirent à la voile de la baie de la Table. Cook, ayant ordre de s'approcher le plus près possible du pôle austral et d'en faire le tour sur le parallèle le plus élevé qu'il pourrait atteindre, fit directement route au S. Il rencontra les premières glaces par 50° de latitude, et navigua sans cesse au milieu de ces écueils flottans jusque par 67° 10'. Cette navigation pénible ne le rebuta pas; et quoique, au milieu des brumes épaisses presque constantes dans ces âpres climats, sa conserve *l'Aventure* eût été séparée de lui, il fit pendant trois mois entiers les plus grands efforts pour pénétrer plus avant vers le S.: les glaces lui opposèrent toujours un obstacle insurmontable; il ne put s'élever davantage. Il avait vainement cherché à retrouver le cap de la Circoncision, découvert par Bouvet de Lozier en 1739; la position que lui avait assignée ce capitaine, étant fausse, Cook ne put le

retrouver au point indiqué, et en abandonna la recherche, dans la croyance qu'il n'existait pas.

Enfin, ayant presque épuisé son eau et ses autres provisions, le besoin de relâcher se faisant sentir de la manière la plus urgente, il fut contraint d'abandonner ces parages sans y avoir trouvé la plus légère apparence de la proximité d'une terre de quelque étendue. Il fit route pour la Nouvelle-Zélande, où il mouilla dans la baie Obscure [Dusky-bay]. Il y fit de l'eau, remonta ensuite au N. le long de la côte, et entra dans le détroit qui porte son nom et sépare l'une de l'autre les deux îles de la Nouvelle-Zélande, découverte de son premier voyage. L'*anse du Vaisseau,* dans ce détroit, avait été indiquée au capitaine Furneaux comme point de rendez-vous en cas de séparation; *l'Aventure* y était déjà arrivée quand *la Résolution* y mouilla, et les deux bâtimens se trouvèrent réunis.

Ils quittèrent la Nouvelle-Zélande le 7 juin 1773, cette contrée peu fertile ne leur ayant offert que fort peu de ressources pour se procurer des vivres, et ils se rendirent à Taïti, où, pendant une relâche de quatorze jours, ils purent se ravitailler abondamment. Cook voulut visiter de nouveau les autres îles de la Société, et alla faire de nouvelles relâches à Huaheine, Ulietea et Oetaha: il y compléta ses approvisionnemens; et la saison devenant favorable, il se disposa de nouveau à s'avancer vers le pôle austral entre d'autres longitudes.

En faisant route au S., il alla reconnaître les îles de Tongataboo et d'Anamooka, découvertes cent ans auparavant par le Hollandais Tasman: il y mouilla et en détermina rigoureusement la position. L'accueil hospitalier qu'il reçut de leurs habitans, lui fit donner à ces îles et à plusieurs autres qui en sont voisines le nom générique d'*îles des Amis.*

Il quitta cet archipel et gouverna sur la Nouvelle-Zélande: quelques jours avant d'y arriver, un coup de vent le

sépara pour la seconde fois de *l'Aventure*; il ne la rejoignit plus, quoique, dans l'espérance de la retrouver, il eût traversé le détroit de Cook: mais ce bâtiment ayant mouillé dans une autre partie de ce détroit, et le capitaine Furneaux ayant envoyé sa chaloupe à terre, elle fut attaquée par les sauvages, et les dix hommes qui la montaient furent massacrés et mangés par ces anthropophages. Ce malheur découragea Furneaux, qui, sans chercher désormais à rejoindre son commandant, reprit directement la route d'Europe.

Quant à Cook, dont rien n'était capable d'ébranler la constance, il quitta les côtes de la Nouvelle-Zélande le 25 novembre, et fit route toujours vers le S., pour tenter de nouveau l'approche du pôle austral, ou du moins la rencontre du continent présumé en être voisin. Il parcourut, sur une latitude très-élevée, un espace considérable en longitude, et s'avança jusqu'au-delà du 71.[e] parallèle : il n'eut aucun indice de ce prétendu continent. Là, absolument arrêté par les glaces, il fut obligé de renoncer à une vaine recherche et de retourner vers le N. Il avait le plus grand besoin de rafraîchissemens; il alla en chercher à l'île de Pâques; mais n'ayant pu s'y procurer de bonne eau, il se dirigea sur les îles Marquises, découverte des Espagnols, mais encore fort peu connues. Il en fixa le nombre et la position. Les dispositions hostiles des naturels rendirent sa relâche dans cet archipel fort périlleuse : il fut forcé de faire connaître d'une manière sanglante, à ces sauvages, la supériorité des armes européennes, et il les quitta ensuite pour aller reconnaître l'île de Tiokea, où il ne fut pas mieux accueilli des naturels. Il découvrit plusieurs îlots entre Tiokea et Taïti, et mouilla dans cette dernière île le 22 avril 1774. Ce fut là qu'il eut la certitude que deux frégates espagnoles y étaient venues l'année précédente, et qu'elles y avaient même laissé quelques hommes de leurs équipages. On n'a jamais, du reste, eu de détails certains sur cette ex-

pédition, dont les Espagnols ont fait un mystère, de même que de toutes celles qu'ils ont exécutées pour le perfectionnement de la géographie.

La Résolution, en quittant Taïti, visita encore une fois Ulietea et Huaheine, puis l'île Howe: de là, faisant route à l'E., elle rencontra une île nouvelle qui fut nommée *Palmerston.* Quatre jours après, une autre île encore inconnue se présenta: le capitaine Cook mit en travers, et expédia un canot pour y aborder; mais les naturels, accourus en foule sur la plage, s'opposèrent au débarquement et accueillirent les Anglais à coups de sagaies et de pierres; le docteur Sparmann fut blessé dans cette occasion; et l'on renonça à communiquer avec ces féroces insulaires, dont le pays fut appelée *l'île Sauvage.*

On fit route pour les îles des Amis, et l'on augmenta la connaissance de ce nombreux archipel par la découverte de plusieurs petites îles qui en font partie. Après une courte relâche dans celle d'Anamooka, Cook se mit en route pour aller faire une reconnaissance exacte de l'archipel du Saint-Esprit, découvert jadis par Quiros, mais oublié depuis jusqu'à l'époque du voyage de Bougainville, qui ne fit, en le retrouvant, qu'en effleurer pour ainsi dire la reconnaissance, et qui passa outre après en avoir aperçu seulement quatre îles.

Cook visita tout et leva une carte exacte des dix-sept îles qui composent cet archipel, l'un des plus étendus de la mer du Sud. Il relâcha dans plusieurs, et apporta dans son investigation cette exactitude et cette sagacité qui lui étaient si particulières, et qui ont rendu ses travaux si parfaits et si dignes de confiance.

Après avoir employé quarante-six jours à la reconnaissance de l'archipel du Saint-Esprit, il se dirigea au S. E.; et le 4 septembre 1774, il découvrit la plus grande île de l'Océan Pacifique, après la Nouvelle-Zélande; il lui imposa le nom de *Nouvelle-Calédonie.* Son vaisseau courut de grands

dangers sur les récifs qui entourent cette terre inhospitalière; mais il parvint à les surmonter; et la saison favorable pour pénétrer de nouveau au S. s'approchant, il quitta cette nouvelle découverte, et fit route pour la Nouvelle-Zélande. Dans cette traversée, il découvrit la petite île déserte de Norfolk, sur laquelle depuis ses compatriotes ont fondé un établissement. Le 18 octobre, il mouilla pour la troisième fois dans le détroit de Cook, entre les deux îles de la Nouvelle-Zélande.

C'est de ce point que l'opiniâtre investigateur partit pour faire une troisième tentative, dans le but de parvenir au pôle austral, ou du moins de s'en approcher le plus près possible, entre le méridien de la Nouvelle-Zélande et celui des Terres Magellaniques. Pendant deux mois entiers, il fit les plus grands efforts pour y réussir; le climat lui opposa des difficultés insurmontables: parvenu à la hauteur du 71.e degré, des champs de glaces immobiles arrêtèrent absolument sa marche, et il ne remarqua dans cette nouvelle épreuve, non plus que dans les précédentes, aucune apparence, aucun indice de l'existence de terres dans cette partie reculée du globe. Dès-lors il demeura démontré positivement que l'existence du continent austral était une chimère, une rêverie des faiseurs de systèmes, ou du moins que, si ce continent existe, il est borné à une latitude si rapprochée du pôle antarctique, qu'il sera à jamais inaccessible.

Cook reprit la route du N., et eut connaissance de la Terre de Feu le 20 décembre. Il doubla le cap Horn, et alla mouiller dans le détroit de Lemaire. De ce point, il se porta au S. pour la quatrième fois; et le 14 janvier, étant par 54° 38' de latitude, il découvrit une île qu'il appela *Géorgie du Sud*. Il prolongea une chaîne d'îlots qui en sont voisins, et forment avec elle une espèce d'archipel. Il donna au plus méridional de ces îlots le nom classique de *Thulé Australe*. Parvenu au 60.e parallèle, des glaces fixes et immobiles arrêtèrent sa course, et l'approche de la mauvaise

saison le força à quitter ces affreux parages. Il fit route pour le Cap de Bonne-Espérance, et mouilla dans la baie de la Table le 22 mars 1775. Cinq semaines après, *la Résolution* repartit pour l'Angleterre, où elle arriva heureusement.

Le second voyage du capitaine Cook est un des plus beaux qui aient jamais été exécutés; c'est un de ceux qui ont rendu les plus importans services à la géographie, puisque, outre plusieurs découvertes nouvelles, il a détruit l'erreur, accréditée depuis plus de deux siècles, de l'existence d'un vaste continent dans la partie S. de l'hémisphère austral.

XXI. *Phipps*, 1773.

Tandis que Cook tentait l'approche du pôle antarctique, l'amirauté d'Angleterre voulut qu'une tentative analogue fût hasardée au N., et que l'on essayât de passer dans l'Océan Pacifique par le pôle boréal. Deux navires furent équipés dans cette intention, l'un nommé *la Résolution* et l'autre *le Race-Horse*. Le commandement de cette expédition fut confié au capitaine Phipps (depuis lord Mulgrave, membre de l'amirauté); il monta *la Résolution:* l'autre navire fut commandé par le capitaine Lutwidge.

Cette expédition mit à la voile au commencement du printemps de l'année 1773. Le capitaine Phipps fit route directement au N. et alla attaquer la côte occidentale du Spitzberg. La saison étant très-favorable et l'été de cette année très-chaud, il put prolonger toute cette côte sans rencontrer le moindre obstacle; et il en a levé une excellente carte, ainsi que les plans de plusieurs ports où il a mis à l'ancre. Jusqu'alors on n'avait eu du Spitzberg que les cartes inexactes et grossières des baleiniers hollandais.

Phipps, s'avançant vers le N. de cette contrée, rencontra les premières glaces par 80° de latitude, ce qui est fort extraordinaire; car, la plupart du temps, on les trouve entre le soixante-douzième et le soixante-quinzième parallèle. Il

navigua au milieu des glaçons flottans, et parvint jusqu'à l'île nommée *la Petite-Table*, voisine des terres septentrionales du Spitzberg et élevée de deux pieds seulement au-dessus du niveau de la mer. Là, par 82° de latitude, et quoique étant au cœur de l'été, les vaisseaux furent absolument emprisonnés par les glaces immobiles et demeurèrent vingt-quatre heures dans une position désespérée : déjà Phipps avait pris la détermination de les abandonner et de retourner en Angleterre dans ses chaloupes; déja il les avait débarquées et traînées sur la glace, vers l'endroit où la mer était libre, lorsque enfin cette plaine de glace se brisa, et, se dispersant en plusieurs bancs, délivra *la Résolution* et *le Race-Horse*. Le péril qu'il venait de courir avertit le commandant qu'il fallait renoncer à une entreprise inexécutable (1), et que, la saison s'avançant, il était temps de quitter ces parages : il se hâta donc d'effectuer son retour en Angleterre. Quoique le but de son voyage n'ait pas été rempli, on ne lui en doit pas moins d'excellens documens relatifs à la navigation des côtes du Spitzberg, et nombre d'observations physiques fort intéressantes.

XXII. *Cook, 3.e voyage*, 1776.

Le besoin de se repaître d'illusions et de se bercer sans cesse d'espérances et de projets chimériques, serait-il en effet inhérent à l'esprit humain! Il n'entre pas dans notre plan de discuter ici cette question métaphysique; mais toujours est-il vrai que, lorsque les opérations de Cook dans son second voyage eurent forcé les faiseurs de systèmes à renoncer à leur supposition favorite de l'existence du conti-

(1) Nous sommes persuadés que le passage du pôle est impraticable, même dans les étés les plus favorables, de même que nous sommes convaincus que le passage du N. O. de l'Amérique n'existe pas, malgré les efforts qu'a faits pour le trouver l'opiniâtre et intrépide capitaine Parry. Nous déduirons les raisons sur lesquelles nous fondons notre opinion à cet égard; ce sera l'objet d'un autre mémoire.

nent austral, ils reportèrent sur une autre chimère leurs rêveries et leurs raisonnemens.

Ils se pénétrèrent fortement de l'idée que le continent de l'Amérique septentrionale était séparé en deux par un détroit qui, s'ouvrant sur un point quelconque de la baie d'Hudson ou de celle de Baffin, débouchait, sur un autre point de la côte N. O. de l'Amérique, dans l'Océan Pacifique du Nord.

Le voyage, vrai ou supposé, exécuté dans le seizième siècle par un certain amiral espagnol nommé *Barthelemi de Fuente*, et la carte qui en était le résultat, semblaient appuyer fortement l'opinion des partisans de ce passage du N. O.; Fuente prétendait en effet l'avoir franchi. Toutefois, sa relation était si vague, si obscure, si remplie d'erreurs, que les géographes les plus judicieux n'hésitèrent point à la regarder comme fabuleuse et la traitèrent de roman (1).

Ce passage à travers l'Amérique septentrionale, était, s'il eût existé, non-seulement un point très-important de géographie à constater, mais encore fût devenu, pour le commerce et la navigation, d'un avantage immense, en abrégeant considérablement les moyens de communication entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique.

La chose parut si importante au gouvernement anglais, qu'il n'hésita pas à ordonner l'armement d'une expédition navale pour la recherche de ce passage. Plusieurs baies donnant dans celle d'Hudson, et dont les limites n'avaient pas été déterminées, en furent regardées comme les ou-

(1) Ce n'en était pas un pourtant, à certains égards. Fuente, il est vrai, ne trouva pas le passage du N. O., mais découvrit effectivement, en détail, toute la côte de cette partie de l'Amérique si bien explorée depuis par Vancouver. J'engage mes lecteurs à consulter à ce sujet la savante dissertation de M. de Fleurieu, imprimée en tête du *Voyage du capitaine Marchand*. Elle est infiniment curieuse, et prouve qu'il ne faut pas trop légèrement traiter de fables les découvertes des anciens navigateurs.

vertures, et l'on supposa qu'il débouchait sur la côte N. O. de l'Amérique, vers le 65.e degré de latitude. C'est vers ce point sur-tout qu'il paraissait important de faire la plus exacte exploration de la côte.

Deux bâtimens furent donc armés dans ce but, *la Résolution*, qui avait déjà fait le tour du monde avec Cook, et *la Découverte*.

Le commandement en chef de cette expédition fut donné à l'illustre capitaine qui déjà, par le succès brillant de ses deux premiers voyages, s'était montré si digne de la confiance que son souverain et les savans les plus célèbres de sa patrie avaient en ses lumières. Il monta *la Résolution ;* le commandement particulier de *la Découverte* fut donné au capitaine Clerke.

La Résolution appareilla de la rade de Plymouth le 12 juillet 1776. *La Découverte*, n'étant pas encore prête à partir, eut ordre de la rejoindre, soit aux îles du Cap-Vert, soit au Cap de Bonne-Espérance.

Cook relâcha d'abord à Ténériffe; il y rencontra notre illustre compatriote le chevalier de Borda, alors commandant la corvette *la Boussole*, et qui s'y occupait aussi d'opérations hydrographiques. C'est une chose remarquable que la rencontre de ces deux hommes célèbres, occupés en même temps de travaux analogues pour les progrès des mêmes sciences ; travaux couronnés d'un égal succès de part et d'autre. Cook se plaît dans son journal à faire l'éloge du savant officier français. Ils firent de concert à Ténériffe les observations nécessaires à la rectification de leurs horloges marines. De son côté, le chevalier de Borda regarda comme une des époques les plus remarquables de sa vie, celle de son entrevue avec Cook. Je me souviens de lui en avoir souvent entendu parler, ayant eu autrefois l'occasion de le voir plusieurs fois chez l'académicien de Prony, mon oncle. Avec quel sentiment d'attendrissement et de respect Borda se rappelait le souvenir de ce grand homme! et qu'il me parut

frappant d'entendre le premier marin-astronome de France rendre un si juste hommage au premier marin-hydrographe de l'Angleterre!

La Résolution quitta Ténériffe pour se rendre aux îles du Cap-Vert: n'y ayant pas trouvé *la Découverte*, elle se rendit au Cap de Bonne-Espérance, où les deux bâtimens opérèrent leur jonction. Après y avoir fait quelque séjour, ces deux navires en repartirent le 30 novembre. Le capitaine Cook fit gouverner vers le S. E., et rencontra, le 11 du mois suivant, les petites îles découvertes en 1772 par le capitaine Marion (*voyez* la seconde partie de ce mémoire). De ce point il se dirigea vers la terre découverte par M. de Kerguelen, mais dont l'exploration n'avait pas été achevée par cet officier. Lorsque Cook passa à Ténériffe, il avait demandé au chevalier de Borda quelques documens sur la position de cette terre, et le savant académicien lui avait volontiers fourni les indications nécessaires pour qu'il pût la retrouver facilement. Il en eut connaissance le 24 décembre, et y mouilla le lendemain dans la baie de l'Oiseau, ainsi nommée par les Français: mais le capitaine anglais, ignorant encore que ce nom lui eût été imposé, l'appela *havre de Noël*. Il y trouva la bouteille contenant l'inscription écrite sur parchemin, qu'y avait déposée le chevalier de Rochegude, l'un des officiers de Kerguelen. Il écrivit, de l'autre côté de la feuille, les noms de ses vaisseaux et la date de son passage dans cette partie reculée du monde. Cette terre aride, désolée et sans végétation, offrait trop peu de ressources pour qu'on y séjournât long-temps; Cook quitta la baie de l'Oiseau après trois jours de relâche, et acheva l'exploration complète de cette terre, dont Kerguelen n'avait pas fait le tour. Cook, en l'achevant entièrement, prouva que cette contrée, qu'on avait crue l'une des pointes du continent austral, n'était qu'une île stérile et absolument déserte; il l'appela *île de la Désolation*.

Après avoir constaté ce fait, il fit route à l'O. et se rendit

à la Terre de Diémen, afin de s'y procurer du bois. Il y mouilla le 26 janvier 1777, dans la baie que le capitaine Furneaux avait nommée *baie de l'Aventure*, et fit quelques rectifications essentielles à la carte que Furneaux avait dressée de cette partie de la Nouvelle-Hollande. Au bout de quatre jours, Cook remit en mer, alla relâcher à la Nouvelle-Zélande, et de là fit route pour les îles des Amis. Dans cette traversée, il découvrit les petites îles de Mangeea, de Watteeoo, de Wenooa, &c. Le 28 avril il mouilla à Anamooka.

Pendant un séjour assez long qu'il fit alors aux îles des Amis, il en pefectionna encore la géographie, et sur-tout celle du groupe des îles Hapace, qui fait partie du même archipel, mais qui jusqu'alors n'était presque connu que de nom.

Il quitta ces îles le 17 juillet pour se rendre à celles de la Société. Dans le trajet, il découvrit la petite île de Toobouai; le 12 août, il arriva à Taïti.

Il séjourna six semaines dans cette île fameuse, qu'il a si bien fait connaître, dont il a comblé les habitans de présens et de bienfaits, et qu'il ne devait plus revoir. Sans doute les Taïtiens n'oublieront jamais sa mémoire. Les chefs répandirent des larmes lorsqu'il leur fit ses adieux en leur disant qu'il ne reviendrait plus à Taïti. Lui-même, hélas! était loin de prévoir la fatale catastrophe qui devait bientôt mettre un terme à ses voyages.

Cook quitta Taïti le 30 septembre; il alla visiter une dernière fois les îles d'Huaheine, Ulietea, Oetaha et Bolabola. Il déposa à Ulietea l'insulaire Omaï, que le capitaine Furneaux avait précédemment amené en Angleterre, et qui fut reconduit dans sa patrie, où on le laissa comblé des dons et des bienfaits du roi de la Grande-Bretagne.

Le capitaine Cook quitta définitivement les îles de la Société vers le milieu de décembre, pour aller s'occuper du principal objet de son voyage, la découverte du passage du N. O.

Le long séjour que, dans ce troisième voyage, il a fait dans l'archipel de la Société et dans celui des Amis, lui a fourni la facilité même d'en compléter l'histoire physique et morale, et, sous ce rapport comme sous tant d'autres, sa relation est du plus grand intérêt.

Il gouverna vers le N., repassa la ligne, et, le 24 découvrit une île qu'il nomma *île de Noël;* il y mouilla, et y fit l'observation d'une éclipse de soleil, qui le mit à même d'en fixer précisément la position. Au moment d'en repartir, deux matelots de son équipage s'égarèrent dans l'intérieur de l'île, et, pendant deux jours entiers, errèrent dans les terres, sans pouvoir retrouver le lieu du mouillage. Cook non-seulement les attendit, quoiqu'il fût très-pressé par le temps, mais encore envoya à leur recherche différens détachemens qui les rencontrèrent enfin et les reconduisirent à bord, à demi morts de fatigue et d'inanition.

Le 2 janvier 1778, il quitta l'île de Noël, continuant sa route au N.: le 18, il découvrit deux nouvelles îles par 21° 12′ de latitude: c'étaient celles d'Atooi et d'Oneehow; il y relâcha et les trouva cultivées et habitées par une race d'hommes absolument semblable à celle des îles de la Société, dont ils avaient aussi le langage. Cook appella ces îles *îles Sandwich* (1); il les quitta le 5 février, pour aller chercher la côte N. O. de l'Amérique. Dans les instructions que l'amirauté lui avait remises, il lui était recommandé, pour ne pas donner d'inquiétudes à un gouverne-

(1) Quoique l'honneur de la découverte de ces îles n'ait jamais été contesté à Cook, et quoique, à l'aspect de ses vaisseaux, l'extrême surprise que manifestèrent leurs habitans semblât prouver qu'ils n'en avaient jamais vu, il paraît cependant certain que les Espagnols avaient depuis long-temps connaissance de l'existence de cet archipel, et que leurs galions en passaient à vue dans leurs voyages annuels d'Acapulco à Manille. Mais, selon leur usage, ils tenaient cette connaissance secrète. Comme d'ailleurs il ne paraît pas qu'ils eussent jamais abordé dans aucune des îles Sandwich, c'est donc vraiment à Cook que l'Europe doit la révélation de leur existence et leur connaissance positive.

ment ombrageux et jaloux, de ne pas attaquer cette côte trop près des limites des possessions espagnoles au N. de la Californie. Ce fut donc par 44° 15′ de latitude qu'il attérit sur la partie de la côte N. O. de l'Amérique découverte précédemment par Drake, et appelée par lui *Nouvelle-Albion.*

Le gros temps empêcha d'abord Cook de s'approcher de terre aussi près qu'il l'aurait désiré; cependant il fixa la position de deux caps remarquables qu'il appela *cap Grégory* et *cap de Perpétue;* toutefois, il est presque certain que l'un de ces deux caps est celui qui avait été découvert en 1603 par Martin d'Aguilar, qui l'avait nommé *cap Blanc.*

Aguilar dit qu'il avait trouvé près de ce cap une grande rivière qu'il avait essayé de remonter, mais dont il fut toujours repoussé par la force des courans. Des géographes systématiques avaient transformé cette rivière en une entrée, qu'ils supposaient être celle d'un détroit: une violente tempête forçant Cook de s'écarter de la côte, il ne put constater l'existence de cette entrée; dès que le temps le lui permit, il se rapprocha de la terre et la rallia quatre degrés plus au N., sur le point où beaucoup de cartes plaçaient l'ouverture d'un autre détroit qu'on disait avoir été découverte en 1592 par un certain Juan de Fuca. Cook n'aperçut pas la moindre apparence de cette entrée, qui, selon le rapport de Fuca, devait communiquer à une vaste mer intérieure (1). Il est vrai que le commandant anglais ne put prolonger la recherche qu'il en fit avec sa persévérance ordinaire, le gros temps le forçant de regagner le large, après avoir fixé seulement la position du cap Flattery. Pendant plusieurs jours, il eut à lutter contre une tempête continuelle. Il rejoignit la côte le 29 mars, par 49° 15′ de

(1) L'entrée de Juan de Fuca fut retrouvée par Vancouver, mais un peu plus au N.

latitude : ses vaisseaux, dont la mâture était avariée, avaient besoin d'une relâche ; il chercha un port où il dût les faire entrer. Une baie qu'il nomma *de l'Espérance* parut lui offrir ce qu'il desirait; mais le mouillage y fut jugé mauvais : heureusement, il trouva un peu plus au S. une autre baie présentant un ancrage sûr et un bon abri; il y entra.

Les habitans de cette contrée étant d'un naturel paisible, et le pays se trouvant couvert de forêts de sapins, Cook se procura aisément les matériaux nécessaires à la réparation de ses mâts, et ses travaux ne furent aucunement troublés. Le port où il était présente de grands avantages, soit pour la pêche, soit pour la traite des pelleteries : il est bien connu aujourd'hui, sous le nom de *baie de Nootka*, que lui donnent les habitans eux-mêmes. La relation du capitaine Cook contient les plus grands détails sur l'histoire de ces sauvages. Il quitta Nootka le 26 avril, pour continuer à s'avancer vers le N. ; mais, toujours contrarié dans ses opérations sur ces côtes, il fut à peine hors du port, qu'une nouvelle tempête le rejeta au large, et que la continuité du mauvais temps l'empêcha de se rapprocher de la terre. Il ne put donc, à son grand regret, vérifier l'existence du détroit de l'amiral de Fuente, supposé se trouver sur les parallèles qu'il traversait alors.

Cinq jours après, il put reporter le cap sur la terre, et il la rejoignit par 54° 43′ de latitude ; il la cotoya en remontant toujours au N. : mais les courans qui l'en écartaient malgré lui, les brumes, les coups de vent qui se succédèrent presque sans interruption, l'empêchèrent toujours de s'en approcher assez près pour s'apercevoir que ces terres, qu'il croyait le continent de l'Amérique, n'étaient qu'une longue suite d'îles plus ou moins considérables. La Pérouse le premier soupçonna cette vérité, si bien constatée depuis par les admirables travaux de Vancouver.

Parvenu au soixantième parallèle, Cook découvrit une

vaste baie qu'il nomma *entrée du Prince-Guillaume :* il y mouilla le 13 mai, pour arrêter une voie d'eau qu'avait *la Résolution,* et en même temps pour examiner si cette entrée n'avait pas quelque communication dans l'intérieur des terres ; ce qui se trouva nul.

Le 20 mai, il appareilla et continua son exploration de la côte : il se trouvait alors bien réellement sur celle du continent ; et le temps étant plus doux, il put l'examiner en détail, et faire des observations exactes. Il reconnut que la carte que le navigateur russe Behring avait donnée de ce parage était très-défectueuse ; il y fit de nombreuses et importantes corrections. Enfin, le 27 mai, il découvrit une large entrée qui paraissait se prolonger très-avant vers le N. E., en s'avançant dans les terres ; il y pénétra, et s'y engagea, malgré la violence des marées, pendant trois jours de suite. Déjà il se livrait à l'espérance d'avoir trouvé le fameux passage qui devait le conduire à travers le continent de l'Amérique jusqu'à la baie de Baffin ; mais il s'aperçut bientôt que la salure de l'eau diminuait sensiblement, et que le bras de mer, se rétrécissant de plus en plus, se terminait enfin à l'embouchure de deux rivières. L'une d'elles, ainsi que l'entrée où elles se jettent, reçurent le nom du capitaine Cook.

Depuis l'entrée de Cook, la côte d'Amérique cesse de courir au N., et se prolonge au S. O. en une péninsule, terminée elle-même par la suite des îles Aleutiennes. *La Résolution* et *la Découverte* prolongèrent d'abord la côte méridionale de cette péninsule, atteignirent les îles, et mouillèrent dans un port de celle d'Oonalashka.

Après un court séjour dans ce port, Cook, voulant profiter de la belle saison, quitta les îles Aleutiennes, et continua sa navigation le long de la côte du continent. Il découvrit, au N. de la péninsule d'Alaska, la grande baie de Bristol : bientôt après, une suite de bas-fonds dangereux l'obligea de s'écarter au large. Il découvrit en haute

mer l'île Anderson, et revint attaquer la côte continentale par le 65e parallèle, point où ses instructions lui recommandaient d'apporter à ses recherches l'attention la plus scrupuleuse. Il découvrit, en effet, une vaste entrée, mais dont le fond se trouva fermé; ce n'était qu'une grande baie, qui fut appelée *baie de Norton*. Il atteignit bientôt la partie la plus occidentale de l'Amérique et l'extrémité la plus orientale de l'Asie, séparées l'une de l'autre par le détroit de Behring. Cook fit plusieurs mouillages sur les deux côtes de ce détroit, en leva une carte exacte, qui manquait encore, découvrit les îles Clerke et Gore; et l'hiver enfin s'approchant, il abandonna ces parages, qui allaient cesser d'être navigables, et se remit en route vers le S., après s'être assuré que, jusqu'au cap du Prince de Galles (pointe la plus O. du continent de l'Amérique), le détroit qui faisait l'objet de ses recherches n'existait certainement pas.

Il alla relâcher d'abord à Oonalashka, et en repartit le 2 octobre, dans l'intention d'aller hiverner aux îles Sandwich, pour reprendre au printemps suivant ses opérations dans le N. Il fit donc route pour ces îles, et, le 26 novembre, se trouvant sur le parallèle, mais très au vent, de celles qu'il avait précédemment découvertes, il en aperçut d'autres qui faisaient toutefois partie du même archipel, quoiqu'il n'en eût point eu connaissance lors de son premier passage. Le 17 janvier 1779, il mouilla dans la principale, l'île d'Owyhee.

La découverte des îles Sandwich est une des plus importantes de celles qui furent faites dans ce troisième voyage: leur position intermédiaire, les ressources de tout genre qu'elles offrent aux navigateurs, sur-tout à ceux qui veulent trafiquer sur la côte N. O. de l'Amérique, auxquels elles offrent un refuge pendant la saison de l'hivernage, tout rend leur connaissance d'un avantage majeur.

Mais cet avantage, quelque grand qu'il puisse être, fut payé trop cher: c'est là, c'est dans cet archipel, sur l'île

même d'Owyhee, que se termina la carrière du grand homme dont nous nous sommes plus, dans ce mémoire, à esquisser à grands traits les immenses travaux. LE CAPITAINE COOK fut massacré par les sauvages le 14 février 1779, dans une émeute occasionnée, parmi ces insulaires, par un concours de circonstances aussi fortuites que déplorables.

Les détails de la mort de ce célèbre navigateur sont trop connus, pour que nous croyions devoir les retracer ici ; mais qu'il nous soit permis, pour payer le juste tribut d'honneurs que tout marin doit à sa mémoire, de rapporter seulement l'éloge que fit de lui M. King, son lieutenant et son ami.

« Ses idées (dit-il) annonçaient la pénétration et la force ; son jugement était prompt et sûr. Ses plans avaient de la hardiesse et de l'énergie, et leur conception et leur exécution indiquaient un génie très-original. Un sang-froid admirable dans les dangers accompagnait toujours son courage intrépide et calme. Ses mœurs et ses manières offraient de la simplicité et de la franchise. Son caractère, disposé à l'emportement et à la colère, aurait peut-être mérité des reproches, si un fond extrême d'humanité et de bienfaisance n'eût tempéré l'ardeur de ses premiers mouvemens de vivacité.

» Mais la persévérance infatigable avec laquelle il suivait ses idées et ses plans, formait le trait le plus saillant de son caractère. Les dangers ni les fatigues ne pouvaient l'arrêter, et il n'avait pas besoin de ces momens de distraction et de repos nécessaires à tout le monde. Durant ses longs et pénibles voyages, son ardeur et son activité ne se ralentirent pas un instant. Jamais les plaisirs et la dissipation qui se présentaient à lui ne l'occupèrent. — Il n'y a peut-être pas de science qui ait autant d'obligations à un seul homme, que la géographie en a au capitaine Cook... »

Après le funeste événement qui privait l'expédition de

son illustre chef, le capitaine Clerke prit le commandement, et passa sur *la Résolution* ; le lieutenant Gore fut nommé, à sa place, capitaine de *la Découverte.*

Le 22 février, les deux bâtimens quittèrent l'île d'Owyhee; ils complétèrent la reconnaissance entière de tout l'archipel des Sandwich, et firent ensuite route au N. L'intention du capitaine Clerke était de tenter, pendant cet été, de contourner par le N. le continent américain, et de regagner l'Océan atlantique en passant par le pôle arctique, si toutefois la chose était praticable. Quant au détroit ou passage à travers le continent, communiquant avec les baies d'Hudson ou de Baffin, il ne croyait plus à son existence.

Une nouvelle voie d'eau qui se déclara à bord de *la Résolution*, l'obligea d'aller d'abord au havre Saint-Pierre et Saint-Paul (Kamtschatka) pour réparer ce navire. En s'y rendant, il passa sur le point où une ancienne carte portugaise place une assez grande île sous le nom de *Terre de Gama ;* il s'assura que cette terre n'existe pas. Le 30 avril, il entra dans la baie d'Awatska, y répara et y ravitailla ses vaisseaux le mieux qu'il fut possible; et après un assez long séjour, il appareilla le 13 juin, gouvernant au N., en suivant la direction de la côte. Cette partie si peu fréquentée de l'Asie était fort peu connue; il en détermina les principaux points, et atteignit bientôt le cap oriental. Il franchit le détroit de Behring, essaya ensuite de s'élever dans le N., et parvint jusqu'au 70° de latitude. Mais malgré plusieurs tentatives opiniâtres, il ne put franchir la barrière que lui opposa constamment, sur ce parallèle, une vaste plaine de glaces immobiles qui s'étendait, sans aucune coupure, de la côte d'Asie à celle d'Amérique. Après les plus longs et les plus pénibles efforts, ses vaisseaux, criblés de voies d'eau, ayant leurs voiles et leurs agrès dans le plus mauvais état, et leurs équipages exténués de fatigue, le capitaine Clerke renonça à une entreprise dont l'exécution était impraticable, et se décida à revenir au S., après avoir du moins déterminé

H 2

d'une manière certaine la configuration de l'extrémité orientale de l'Asie, jusque-là inconnue à nos géographes.

Les deux vaisseaux retournèrent dans la baie d'Awatska, au port de Saint-Pierre et Saint-Paul. C'est là que, le 22 août 1779, le capitaine Clerke termina ses jours. Atteint depuis long-temps d'une maladie de langueur qui le minait sensiblement, les progrès en furent accélérés par les fatigues extrêmes qu'il éprouva pendant la navigation qu'il venait de faire dans des mers glacées, navigation pendant laquelle il se montra, par son zèle et son habileté, le digne successeur de Cook. On peut donc dire qu'il mourut victime de son dévouement et de sa noble émulation. Ce digne officier avait fait quatre voyages autour du monde; le premier avec le commodore Byron, les deux suivans avec le capitaine Cook, lors de ses deux premiers voyages : il succomba enfin dans ce dernier.

Après sa mort, le commandement en chef passa au capitaine Gore, et le lieutenant King prit celui de *la Découverte*.

Les deux navires sortirent d'Awatska le 9 octobre, et se dirigèrent au S., le long de la côte du Kamtschatka. Après l'avoir exactement relevée, le capitaine Gore desirait faire l'exploration des îles Kuriles, qui n'étaient presque connues que de nom; mais il en fut constamment éloigné par des courans rapides qui portaient à l'E. L'imperfection des cartes, l'ignorance où l'on était encore de la configuration et du gisement de plusieurs grandes îles qui sont en face de la côte de Tartarie, lui causèrent beaucoup d'embarras et d'incertitude dans sa navigation (1). Le mauvais état de ses bâtimens et leur dénuement absolu, qui le forçaient à gagner au plutôt un port civilisé, ne lui permettaient plus de s'occuper de nouvelles recherches géographiques. Il se hâta de s'avancer dans le S., reconnut en passant la côte orientale du

(1) La Pérouse a éclairci depuis ces points importans de géographie.

Japon ; et faisant route de là vers les îles Bashées, il découvrit le 14 novembre une petite île jusqu'alors inconnue, qu'il nomma *île de Soufre*, parce qu'elle lui parut remplie de cette substance. Le 30 du même mois, l'expédition mouilla à Macao.

C'est là que M. Gore apprit que la France et l'Angleterre étaient alors en guerre. Il craignit d'abord que, pendant la longue traversée qui lui restait à faire pour revenir en Europe, la rencontre de forces navales ennemies ne privât sa patrie des fruits de son long et important voyage. La faiblesse de ses bâtimens et de leurs équipages ne lui permettait guère l'espoir de résister. Il fit néanmoins monter les canons de *la Résolution,* qui en portait seize, et ceux de *la Découverte,* qui en avait douze. Faibles ressources qui ne l'eussent sûrement pas sauvé, si, par une générosité jusqu'alors sans exemple, le roi de France n'avait rendu ses précautions inutiles, en ordonnant aux commandans de tous ses bâtimens de guerre, non-seulement de laisser passer librement ceux du capitaine Cook, mais encore de leur prodiguer au besoin tous les soins qui pourraient leur être nécessaires. Louis XVI ne pouvait considérer comme ennemis des navigateurs qui avaient été si utiles aux sciences par leurs travaux et leur dévouement ; ce n'étaient plus des Anglais, c'étaient des Européens ayant un droit égal à la protection de tous les potentats de cette partie du monde, et sur-tout à celle de la France, dont le monarque éclairé honorait spécialement de son auguste protection tout ce qui était relatif à la marine et à l'hydrographie.

Le capitaine Gore apprit, avant de quitter Macao, les ordres donnés par le roi de France : sûr désormais de pouvoir achever paisiblement son voyage, il remit en mer le 12 janvier 1780, relâcha à Pulo-Condor, passa les détroits de Banca et de la Sonde, et se rendit au Cap de Bonne-Espérance. Il en repartit au commencement de mai, et arriva aux îles Orcades le 22 août suivant. De là ses vais-

seaux furent conduits à Lenox, où ils rentrèrent enfin après avoir été absens d'Angleterre pendant plus de quatre ans.

Ainsi se termina la dernière expédition du capitaine Cook. Si l'on récapitule ses immenses travaux, le nombre de ses découvertes et les services qu'il a rendus aux sciences pendant ses trois voyages, on verra qu'il a fait plus à lui seul que tous les autres navigateurs de son siècle; qu'on lui doit la connaissance presque d'un cinquième de la surface de notre globe; que, depuis la découverte de l'Amérique, nul n'en fit de plus importantes que lui; et l'on conviendra que si, sous ce rapport, le nom de COLOMB est mis en première ligne, celui de COOK doit occuper la seconde dans les fastes de l'immortalité.

XXIII. *La Pérouse, 1785.*

LA PÉROUSE!....... que ce nom réveille de regrets, qu'il rappelle de douloureux souvenirs! Retracer l'histoire de son voyage, c'est peindre le tableau des malheurs les plus inouis qu'ait jamais éprouvés aucune expédition de découvertes. Et les victimes de ces malheurs étaient nos compatriotes; c'étaient des officiers, l'élite de la marine française; des savans, recommandables par l'étendue de leurs connaissances et la modestie de leur caractère! Et leur patrie en deuil n'a pu recueillir leurs cendres, leur donner un tombeau; elle n'a pu même savoir par quelle funeste catastrophe ils avaient terminé leur sort..... Ah! si quelque chose peut satisfaire leurs manes, c'est sans doute la vivacité de nos regrets toujours renaissans : quarante ans se sont écoulés sans avoir pu en adoucir l'amertume!

Louis XVI, le restaurateur de la marine française, se plaisait à cultiver l'étude de la géographie, et prenait l'intérêt le plus vif aux progrès de cette science. Le capitaine Cook venait d'achever ses voyages; les travaux immortels

de ce célèbre navigateur frappèrent d'admiration le Roi de France : mais cet auguste prince ne voulut pas que l'Angleterre seule eût l'honneur de perfectionner la géographie de notre globe ; et à l'issue d'une guerre où la marine royale de France venait d'apprendre à une nation rivale que les Tourville et les Duguay - Trouin avaient de dignes successeurs, Louis XVI voulut prouver qu'en paix comme en guerre, la France savait cueillir les palmes de la gloire et s'illustrer par les plus nobles entreprises.

Il conçut donc lui-même le projet d'une expédition scientifique, dont le but était d'achever la reconnaissance entière des parties du monde encore inconnues ou que Cook n'avait pu explorer qu'imparfaitement. Ce plan était très-vaste ; pour en tracer les détails, le Roi daigna s'adjoindre le savant Fleurieu et s'éclairer de ses conseils. Les instructions données à M. de la Pérouse sont donc l'ouvrage de Sa Majesté et de l'illustre navigateur que la marine française s'honore d'avoir compté parmi ses officiers. Ces instructions sont regardées comme un chef-d'œuvre (1) ; cependant, osons le répéter, puisque la Pérouse l'a dit lui-même, le plan de son voyage était trop étendu relativement au temps qui lui avait été limité pour le mettre à exécution. Il ne put souvent qu'esquisser ce qu'il aurait voulu approfondir, et fut parfois contraint de parcourir trop rapidement des parages dont la reconnaissance eût exigé qu'il s'y arrêtât un certain temps.

Deux flûtes du port de 500 tonneaux furent équipées à Brest pour ce nouveau voyage autour du monde. On les arma en frégates, et l'on substitua à leurs anciens noms ceux de *la Boussole* et *l'Astrolabe*. Le comte de la Pérouse, capitaine de vaisseau, déjà renommé par les connaissances et les talens dont il avait fait preuve dans la guerre d'Amérique, fut choisi par le Roi pour commander en chef l'expé-

(1) Nous avons ouvert les *Annales maritimes*, en 1816, par la publication de ces instructions. (Note du Rédacteur des *Annales maritimes*.)

dition. Le vicomte de Langle, aussi capitaine de vaisseau, l'un des plus savans officiers de son corps, commanda sous ses ordres le second bâtiment; les états-majors furent composés d'officiers distingués par leur mérite, et tous choisis avec soin par M. de la Pérouse lui-même.

Depuis que les puissances de l'Europe, jalouses de contribuer à l'accroissement des connaissances humaines, envoient des bâtimens chargés d'explorer les contrées lointaines, il n'avait jamais été pris tant de soins, de précautions plus grandes, plus propres à assurer le succès d'un long voyage, qu'il n'en fut pris pour l'expédition de la Pérouse (1). La prévoyance la plus minutieuse, la sollicitude la plus assidue, présidèrent à l'armement de ses deux navires. Aucune expédition du même genre n'avait été jusque là entreprise avec autant de motifs de sécurité. Par quelle inconcevable fatalité fut-elle la plus malheureuse de toutes!

La Boussole, que monta M. de la Pérouse, et *l'Astrolabe*, commandée par M. de Langle, furent prêtes à partir vers le milieu de l'été de 1785. Ces deux bâtimens appareillèrent de la rade de Brest le 1.er août de cette année; le 13, ils mouillèrent à Madère, et le 19 à Ténériffe. M. de la Pérouse s'assura que les déterminations géographiques de ces îles, ainsi que des Salvages, faites par MM. de Borda, Verdun et Fleurieu, ne laissaient rien à desirer (2). Quoique pressé par le temps, il se rendit aux vœux des savans de l'expédition, qui desiraient monter au pic; ils en mesurèrent la hauteur, et y firent plusieurs observations importantes; malheureusement les papiers qui les contenaient ne sont pas parvenus.

Les deux navires reprirent la mer le 30 août, coupèrent l'équateur le 29 septembre, et, le 16 octobre, furent en vue

(1) L'Angleterre même voulut y contribuer, et elle prêta généreusement à la France une partie des instrumens nautiques qui avaient servi au capitaine Cook, pour être confiés à M. de la Pérouse.

(2) Nous avons pu nous-même en juger sur les lieux en 1823 et en 1825.

des îles de Martin-Vaz. Deux jours après, ils atteignirent l'île de la Trinité, où l'on espérait pouvoir faire de l'eau; mais la chose s'étant trouvée impossible, M. de la Pérouse se hâta de se rendre à l'île de Sainte-Catherine, sur la côte du Brésil. Dans cette traversée, il chercha vainement l'île de l'Ascension, indiquée par d'Après à cent lieues dans l'O. de la Trinité, et il s'assura que cette île n'était autre chose que la Trinité elle-même, mal placée, sur l'autorité d'anciennes cartes.

Il mouilla à Sainte-Catherine le 6 novembre, s'y procura aisément les rafraîchissemens dont il avait besoin, et en partit le 19 du même mois pour aller doubler le cap Horn. Il chercha sur le 44.e parallèle l'île Grande-de-la-Roche, et s'assura qu'elle n'existait pas, ou que du moins il y avait de grandes erreurs dans la position qui lui avait été assignée. Le 21 janvier 1786, on eut connaissance de la côte des Patagons; on entra dans le détroit de le Maire, et l'on doubla sans accident le cap Horn. Enfin, le 22 février, l'expédition arriva à la Conception sur la côte du Chili.

Le journal de la Pérouse contient plusieurs observations intéressantes sur l'état où se trouvait alors cette colonie espagnole, et sur l'histoire naturelle de cette contrée, encore aujourd'hui peu connue, et qui ne l'était à cette époque que par le peu qu'en avait rapporté Frézier.

La Pérouse reprit la mer le 17 mars, se dirigeant sur l'île de Pâques, dont il eut connaissance le 8 avril: il y mouilla le lendemain dans la baie de Cook. Toutes les observations qu'y avait faites le célèbre navigateur dont elle porte le nom, furent trouvées d'une exactitude parfaite par le commandant français; la partie de l'histoire naturelle seulement laissait beaucoup à desirer. Le séjour beaucoup trop court que l'expédition fit dans cette île ne permit pas à nos observateurs de s'en occuper comme ils l'eussent desiré : on leur doit du moins une description et des figures exactes de ces singuliers monumens, de ces statues colossales dont Cook avait déjà fait mention, et

dont l'origine inconnue aux insulaires actuels semble avoir appartenu à une peuplade qui n'existe plus.

La Boussole et *l'Astrolabe* quittèrent l'île de Pâques le lendemain même de leur arrivée, et firent route directement pour les îles Sandwich. Leur traversée jusque là ne présente rien de particulier. Le 28 mai, elles furent en vue d'Owyhée, et mouillèrent le lendemain dans une baie de l'île de Mowee: elles s'y procurèrent une assez grande quantité de provisions fraîches, quoique leur séjour dans cette baie n'eût été que d'une seule journée.

Un des points sur lesquels insistaient le plus les instructions données à M. de la Pérouse, était la reconnaissance des parties de la côte N. O. de l'Amérique d'où Cook avait toujours été repoussé par de gros temps, et où l'on supposait encore qu'il existait quelque entrée communiquant avec la baie d'Hudson. Il se hâta donc de se rendre sur cette côte: mais le vaste plan de sa campagne lui donnait trop peu de temps à consacrer à une semblable investigation; il aurait fallu qu'il pût faire en quelques semaines ce qui a coûté trois années de travaux assidus au capitaine Vancouver.

Le 23 juin, il eut connaissance de la côte d'Amérique et du mont Saint-Élie: c'est de ce point qu'il devait commencer son exploration, en revenant vers le S. Il découvrit d'abord une baie qu'il nomma *baie de Monti*, du nom d'un des officiers de l'expédition; il reconnut ensuite la rivière de Behring, et entra enfin dans une baie vaste et profonde, inconnue jusqu'alors, et à laquelle il donna le nom de *baie du Port des Français*.

C'est là qu'un affreux événement devait commencer la chaîne des infortunes de cette malheureuse expédition. Jusque là tout l'avait favorisée; les bâtimens n'avaient éprouvé aucun accident; la santé des équipages était parfaite. Un si heureux début avait, s'il se peut, redoublé le zèle et l'ardeur dont chaque personne des deux navires était animée pour le succès d'un si intéressant voyage. Mais là la fortune

les abandonna, ou plutôt le destin s'attacha dès-lors à les poursuivre jusqu'à ce qu'il eût enfin consommé leur perte totale.

La Boussole et *l'Astrolabe* étaient mouillées depuis dix jours dans le Port des Français; le plan en avait été levé, et il ne restait plus que les sondes à y rapporter. Le 13 juillet, la biscaïenne, le petit canot de *la Boussole*, et la biscaïenne de *l'Astrolabe*, montés par des officiers des deux bâtimens, furent expédiés pour effectuer ce travail. Ces trois embarcations étaient sous les ordres de M. d'Escures, lieutenant de vaisseau, auquel M. de la Pérouse avait fortement recommandé de ne pas s'approcher trop près de la passe de l'entrée avant l'heure de la mer étale, parce que, pendant l'action de la marée, il y régnait une barre fort dangereuse, occasionnée par la violence du courant qui portait sur des brisans. M. d'Escures, n'ayant pu bien juger jusqu'à quelle distance de la passe ce courant se faisait sentir, se trouva dans ses eaux lorsqu'il croyait encore n'en avoir rien à redouter. Vainement l'équipage de la biscaïenne fit force de rames pour rétrograder; la chose fut impossible, et l'embarcation, entraînée dans la barre, fut renversée par la force des lames qui s'y déployaient avec fureur : tous ceux qui la montaient furent engloutis. La biscaïenne de *l'Astrolabe* se trouvait encore à une assez grande distance de la passe pour n'avoir rien à craindre; mais les deux messieurs de la Borde, qui la montaient, à l'aspect du péril de leurs camarades, n'hésitèrent pas à voler à leur secours, et à s'engager dans les brisans malgré l'imminence du danger; ils ne purent que partager leur sort. Le petit canot de *la Boussole*, commandé par M. Boutin, entraîné pareillement sur la barre, fut le seul qui ne périt pas. Sa meilleure construction, sa légèreté, qui lui permit, quoique rempli d'eau, de continuer à gouverner, sur-tout la présence d'esprit et le sang-froid de M. Boutin, lui firent éviter le naufrage. Il fut entraîné hors de la passe, et, rentrant à l'étale marée, alla annoncer à son chef le cruel événement dont il avait été témoin, et sur le point d'être la victime.

Des vingt-une personnes qui montaient les deux biscaïennes, pas une ne fut sauvée; on ne trouva pas même leurs restes: dans ce nombre étaient six officiers. Sur une petite île de l'intérieur de la baie, un cénotaphe avec une inscription fut érigé à la mémoire de ces infortunés. Il est pénible d'être obligé de dire que, malgré les droits incontestables de premiere découverte, malgré ceux du malheur, plus sacrés encore, les navigateurs et géographes anglais n'ont conservé, ni à cette île, ni même au Port des Français, les noms que M. de la Pérouse leur avait imposés.

Le 30 juillet, l'expédition quitta ces funestes bords pour continuer l'exploration des côtes de l'Amérique; mais M. de la Pérouse ne put la faire que très-superficiellement, n'ayant que peu de temps à consacrer à un travail qui en exigeait beaucoup. La mauvaise marche, les mauvaises qualités de ses bâtimens, dont il ne cesse de se plaindre (1), lui en faisaient perdre encore. Il n'ajouta donc que peu de chose aux connaissances que Cook avait données sur ces parages. Il y éprouva d'ailleurs une partie des inconvéniens qui avaient empêché le commandant anglais de perfectionner cette partie de ses travaux: des brumes continuelles lui dérobaient la vue des terres, et des courans, portant constamment au large, l'en écartaient sans cesse. Ce furent ces courans qui firent soupçonner à la Pérouse une vérité constatée depuis par Dixon et Vancouver: c'est que ce que Cook et lui avaient généralement regardé comme la côte du continent même, n'était qu'une chaîne d'îles qui la prolongeait, et qui, coupée par des canaux entre lesquels les eaux s'échappaient avec violence vers l'O., occasionnait la direction constante des courans vers ce point. Ainsi donc

(1) *La Boussole* et *l'Astrolabe*, malgré le titre de frégates qu'on leur avait donné, n'étaient, comme nous l'avons dit, que de grosses flûtes de 500 tonneaux. Au lieu de les doubler en cuivre, on les avait doublées en bois et mailletées; ce qui ajoutait encore à leur pesanteur, à l'inégalité de la surface de leurs carènes, altérait leur marche, par conséquent les empêchait de bien gouverner et les faisait dériver considérablement.

l'expédition française, après avoir seulement fixé les positions de quelques lieux isolés, atteignit les bords de la Californie, et y relâcha dans le port de Monterey, le 14 septembre.

M. de la Pérouse reprit la mer le 24 du même mois, et fit route au S. O. Il chercha d'abord, mais vainement, à retrouver l'île de Nuestra Señora de la Gorta. Il est très-probable que cette île, de même que celles de la Mesa et des Jardins, que les géographes ont tous placées sur leurs mappemondes d'après une vieille carte espagnole prise par Anson à bord du galion qu'il avait capturé, il est très-probable, dis-je, que ces îles ne sont autre chose que les îles Sandwich elles-mêmes, dont les positions ont été faussement déterminées par d'anciens navigateurs.

Le 14 novembre, étant par 24° de latitude et 165° de longitude, la Pérouse découvrit un îlot ou plutôt un gros rocher de cinq cents toises d'étendue, qu'il appella *île Necker*. Trente-six heures après, *la Boussole* et *l'Astrolabe* faillirent se perdre au milieu de la nuit sur un écueil presque à fleur d'eau: on l'aperçut à la faveur d'un très-beau clair de lune; le temps était si calme, que la mer n'y brisait presque pas; et les deux navires s'en trouvaient à peine à deux encablures, lorsque, à l'aspect inopiné de ce danger, on changea promptement de route: pour peu que le temps eût été obscur, c'en était fait de l'expédition.

Ceux qui affirment d'un ton si tranchant qu'il n'existe point de vigies isolées en haute mer, et disent qu'on devrait avoir depuis long-temps effacé de nos cartes tous ces écueils fantastiques qui, selon eux, gênent la navigation et inquiètent les marins, ceux-là verront dans cet exemple s'il faut se fier à leur assertion.

Je conviens, et sans doute c'est la vérité, que des navigateurs trompés par quelque illusion, effet du mirage ou de l'agitation causée à la surface des eaux par quelque banc de poissons, &c., auront cru trouver des vigies et en avoir indiqué sur des points où il n'y en a réellement pas; mais il ne s'ensuit pas qu'il faille conclure de là qu'il n'en existe

nulle part. Je me propose de traiter cette matière avec plus d'extension dans un mémoire particulier sur un objet d'un intérêt aussi majeur. On y verra que, loin de vouloir faire effacer de nos cartes les vigies, même les douteuses, je suis d'avis que des bâtimens soient armés exprès pour les aller chercher, les reconnaître et fixer enfin leurs positions incertaines: c'est par-là qu'on rendrait à la navigation le service le plus essensiel. J'avais sollicité, il y a quelques années, le commandement d'une expédition si périlleuse, mais si utile.

Revenons à M. de la Pérouse. Dès qu'il fit jour, il revira de bord et alla reconnaître en détail l'écueil qui avait failli lui être si funeste: il trouva qu'il avait quatre lieues d'étendue; sa position fut exactement fixée, et il fut nommé *basse des Frégates françaises*.

Les deux navires se dirigèrent de ce point vers les îles Mariannes, dont on eut connaissance le 14 décembre. Le commandant eût bien desiré faire un examen détaillé de cet archipel, dont toutes les îles sont plus ou moins mal placées sur les cartes; mais pressé par le temps, afin de se trouver dans les mers de Chine à l'époque de la mousson favorable, il fut obligé de renoncer à ce dessein, après avoir fixé seulement la position de l'île de l'Assomption, où il mouilla pendant quelques heures. Il passa outre, et, le 28 du même mois, aperçut les îles Bashées. Le 3 janvier suivant (1787) il entra dans la rade de Macao. Ses équipages, fatigués d'une traversée si longue et pendant laquelle les relâches avaient été de trop peu de durée, avaient grand besoin de se reposer dans un lieu abondant en rafraîchissemens. Ils eurent le plaisir de trouver, à Macao, des compatriotes, des amis, à bord de la flûte française *le Maréchal de Castries*, que commandait M. de Richery, enseigne de vaisseau (1). La Pérouse en reçut trois gardes de la marine et quelques

(1) Devenu depuis contre-amiral, il s'est distingué pendant la dernière guerre.

matelots, pour remplacer ceux qu'il avait eu le malheur de perdre d'une manière si désastreuse. Toutefois, il ne put trouver dans ce port les moyens de faire à ses bâtimens les réparations dont ils avaient besoin, ni de reconstruire deux canots pour remplacer ceux qui avaient naufragé au Port des Français. Il quitta donc ce lieu au bout d'un mois de séjour, et se rendit à Manille, où il devait trouver des ressources de tous les genres. Il découvrît l'île de Luçon le 15 février, et mouilla à Cavite le 28.

Accueilli de la manière la plus favorable par le gouverneur espagnol, tout ce que renfermait l'arsenal de Cavite fut mis à sa disposition pour les besoins de ses bâtimens; ils y furent parfaitement radoubés, et un séjour de quarante jours permit aux équipages de jouir d'un repos indispensable pour se préparer à de nouvelles fatigues.

Les instructions de la Pérouse lui prescrivaient d'apporter une attention particulière à d'importantes reconnaissances dans les mers orientales, et à explorer avec soin la partie N. E. des côtes de Tartarie et îles adjacentes, à peine connues jusqu'alors et seulement d'après les indications vagues des Russes et des Hollandais.

En partant de la baie de Manille, le 10 avril 1787, M. de la Pérouse se dirigea vers le N., entra dans le canal qui sépare les côtes de la Chine de l'île de Formose, et y découvrit un banc inconnu, lequel, avec les îles Pong-hou, amas confus de rochers, rend très-dangereuse la navigation de ce canal. Contrariés par les vents et le gros temps, *la Boussole* et *l'Astrolabe* ne purent le traverser en entier; elles en ressortirent pour passer au large de l'île. Elles reconnurent celles de Botol, de Kumi et d'Hoapinsu, dont les positions furent rectifiées; jusqu'alors elles n'étaient marquées sur les cartes que d'après celle du jésuite Gaubil, qui n'avait pu lui même les y placer que d'une manière approximative. Continuant ensuite de s'avancer au N., on alla chercher l'île Quelpaërt, qui avoisine la côte de Corée, île qui n'était encore

connue que par le naufrage qu'y fit, en 1635, le navire hollandais *le Sparrow-Hawk*. Les frégates françaises la retrouvèrent et y abordèrent le 21 mai. La latitude et la longitude en furent déterminées, et l'ingénieur géographe Bernizet en dressa une carte exacte, assujettie aux observations de M. Dagelet, astronome de l'expédition.

M. de la Pérouse, traversant le détroit qui sépare la Corée des îles du Japon, entra dans la mer de Tartarie, et découvrit, le 27 mai, une île qu'il appela *île Dagelet*, du nom de cet astronome, qui l'aperçut le premier. Quoique petite, elle était habitée, mais n'offrait pas de mouillage. Il alla ensuite reconnaître le cap Noto, sur l'île de Niphon; et de ce point il alla attaquer la côte orientale de Tartarie, jusqu'alors plongée dans les plus épaisses ténèbres. Il y attérit par 42° de latitude, et en commença la géographie en remontant vers le N. Ses travaux dans ces parages sont les plus importans de la campagne: il y mouilla dans les baies de Ternay, de Suffren, de Langle et d'Estaing, découvertes par lui. Il communiqua avec les naturels, peuples inconnus jusqu'alors. Il parcourut ensuite le canal qui sépare la Tartarie orientale de la grande île de Ségalien, canal que personne n'avait exploré avant lui, mais qui, vers son extrémité N., se trouva obstrué par des bancs de vase sur lesquels il y avait si peu d'eau que les canots mêmes n'auraient pu passer par dessus. M. de la Pérouse revint donc sur ses pas, faisant la reconnaissance la plus exacte des côtes de l'île de Ségalien et de celles du continent asiatique qui sont à l'opposite. Le 28 juillet, il mouilla dans une baie du continent qu'il nomma *baie de Castries;* il y séjourna jusqu'au 2 août. Les détails que cette partie de son voyage ont procurés sur la géographie, les mœurs des habitans et l'état physique de ces contrées, sont absolument neufs.

N'ayant pu débouquer par le N. du canal qui sépare la grande terre de l'île de Ségalien, la Pérouse craignit d'être obligé de rétrograder fort avant dans le S., pour trouver,

entre cette île et celles du Japon, un passage qui lui permît de gagner la haute mer. S'il eût été dans cette nécessité, il n'aurait pu, comme le comportait le plan ultérieur de sa navigation, se rendre au Kamtschatka dans ce même été, qui déjà était avancé. Mais il découvrit, entre l'île Ségalien et la terre de Jesso, un détroit considérable et d'une navigation sûre. Cette importante découverte le mit à portée de suivre ses opérations : il franchit ce détroit, qui fut nommé à juste titre *détroit de la Pérouse*. Il alla ensuite reconnaître toutes les îles découvertes par les Hollandais, mais fort mal indiquées par eux, sous les noms d'*îles des États*, *de la Compagnie* et *des Quatre-Frères*. Il traversa un nouveau passage entre ces dernières et celle de Marikan, la plus méridionale des Kuriles: on le nomma *canal de la Boussole*. Enfin, le 7 septembre, il entra au Port Saint-Pierre et Saint-Paul, sur la côte du Kamtschatka. Il était attendu dans cet établissement russe; l'impératrice de Russie avait d'avance donné les ordres nécessaires pour qu'il y reçût un accueil distingué et qu'on s'empressât de subvenir à tous ses besoins. Ce fut là que lui parvinrent les paquets de la cour de France, contenant sa nomination au grade de chef d'escadre, et ce fut aussi de cet endroit qu'il expédia par terre pour Paris M. Lesseps, embarqué sur *l'Astrolabe*, qu'il chargea de présenter au Roi les journaux, cartes, dessins, en un mot tous les résultats des travaux de l'expédition jusqu'au jour de son arrivée au Kamtschatka.

Nous ne devons pas omettre ici un fait remarquable. La Pérouse, pendant son séjour à Saint-Pierre et Saint-Paul, fit restaurer le tombeau du capitaine Clerke, qui y était mort en 1778. (*Voyez* la 3.e partie de ce mémoire.) Il y fit attacher une inscription gravée sur cuivre, ainsi qu'au tombeau de l'académicien français de l'Isle de la Crayère, mort en ce lieu, en 1741, pendant un voyage scientifique entrepris alors par ordre du czar. Et les manes

de cet infortuné la Pérouse, qui élevait si généreusement des monumens à ses prédécesseurs, n'avaient pas même été honorés d'un cénotaphe ; jusqu'à ce qu'enfin, en 1825, M. de Bougainville, capitaine de vaisseau commandant la frégate *la Thétis*, se trouvant au Port-Jackson (Nouvelle-Galles du Sud), fit ériger, au nom du Roi, une colonne funèbre à la mémoire de la Pérouse. Elle s'élève dans l'emplacement même où il avait établi son observatoire, lors de sa relâche à Botany-Bay, lieu d'où sont parvenues les dernières nouvelles qu'on ait reçues de lui (1).

Les frégates françaises reprirent la mer le 29 septembre. L'hiver s'approchant à grands pas, il était temps de quitter ces climats rigoureux pour rentrer dans la zone torride; elles parvinrent à l'équateur sans avoir rencontré aucune terre, et coupèrent ce cercle le 21 novembre. Le 6 du mois suivant, elles atteignirent les îles des Navigateurs, et mouillèrent le 9 à celle de Maouna. L'ancrage y était très-mauvais, mais le besoin urgent de faire de l'eau ne permettait pas de quitter cette île avant de s'être procuré un article si nécessaire. M. de la Pérouse expédia ses embarcations à terre, et y descendit lui-même avec M. de Langle, qu'un trépas prématuré attendait sur ces bords malheureux.

Cet officier alla seul visiter une autre baie, distante d'une lieue de celle de l'aiguade; elle lui sembla si commode et si sûre, qu'il regretta qu'on ne l'eût pas plutôt reconnue et choisie pour cette opération. Il proposa au commandant en chef d'y envoyer les embarcations le lendemain, pour y prendre un supplément d'eau qui était nécessaire sans doute; mais la Pérouse, pendant la journée qu'il venait de passer à terre, s'était aperçu que les naturels de l'île étaient très-

(1) L'année dernière, la ville d'Alby, où naquit la Pérouse, lui a fait élever un monument. Le corps des officiers de la marine royale a contribué aux frais de l'érection de ce cénotaphe.

turbulens et difficiles à contenir; il éprouva de la répugnance à exposer ses canots à une attaque de leur part dans cette nouvelle baie, et d'autant plus qu'il avait remarqué que les frégates ne pourraient s'en approcher assez près pour les couvrir au besoin du feu de leurs batteries. M de Langle, que la fatalité entraînait, pensa qu'un détachement de soldats et les canots bien armés de leurs pierriers suffiraient pour tenir les sauvages en respect. Il insista, la Pérouse céda; et le lendemain matin, les frégates ayant mis sous voile et se tenant bord sur bord devant la baie, y envoyèrent chacune deux embarcations. M. de Langle voulut diriger lui-même cette expédition; il descendit à terre avec le naturaliste Lamanon et quelques officiers. Les quatre embarcations contenaient en tout soixante-une personnes bien armées. On fut d'abord surpris, en arrivant, de voir que cette baie, qui la veille avait paru si belle et si commode, parce qu'on l'avait vue à la marée haute, se trouvait alors transformée, par l'effet du jusant, en une anse où il ne restait presque pas d'eau, et où l'on ne pouvait pénétrer que par une passe tortueuse entre des récifs de corail. Cependant le débarquement s'effectua sans obstacles; les naturels, quoique accourus en grand nombre sur la grève, se montrèrent d'abord si pacifiques et même si affables envers les Français, que ceux-ci se persuadèrent qu'ils n'en avaient rien à craindre. Cependant, tandis qu'on remplissait les futailles, la marée continuait à baisser, et les deux grandes chaloupes se trouvèrent échouées : on tint les deux autres embarcations à flot, en les halant sur leurs grapins un peu plus au large. Le nombre des sauvages s'augmentait à chaque instant; plusieurs d'entre eux même commençaient à prendre une attitude menaçante. Vers quatre heures du soir, M. de Langle ordonna le rembarquement, quoique les chaloupes ne fussent pas encore remises à flot. Dès que les Indiens s'aperçurent que les Français se disposaient à partir, ils les attaquèrent avec fureur : une grêle de pierres

et de sagaies fondit sur ces malheureux. M. de Langle fut tué le premier : les sauvages, le voyant tomber, s'emparèrent de son corps, le mirent en pièces, fondirent sur les deux chaloupes, et les pillèrent en un instant. Ceux qui les montaient, accablés sous le nombre, n'eurent pas le temps de résister; douze d'entre eux, desquels était M. Lamanon, furent victimes de la férocité de ces barbares : le reste eut le bonheur d'atteindre à la nage les deux canots demeurés à flot, lesquels, après les avoir recueillis, se hâtèrent de fuir à force de rames et de regagner les frégates, où l'on était loin de soupçonner leur désastre.

On peut aisément se figurer la consternation que ce malheur, qui rappelait si vivement celui du Port des Français, répandit parmi les équipages. Au premier moment d'abattement succéda le desir d'une juste vengeance : les matelots sautèrent sur les canons, et demandèrent à grands cris qu'on usât de représailles, en tirant sur les pirogues qui entouraient encore les frégates en grand nombre, et dont les propriétaires sans défense ignoraient ce qui venait de se passer à terre. La Pérouse, pénétré de douleur, fut près de céder à ce mouvement; mais réfléchissant que ces misérables insulaires, qui, depuis le matin, trafiquaient paisiblement autour des deux navires, n'avaient eu aucune part au massacre commis par leurs compatriotes, que par conséquent ce serait punir des innocens pour des coupables, son humanité l'emporta; il contint son équipage, se contenta de faire éloigner sur-le-champ toutes les pirogues, et se hâta lui-même de quitter ces rivages.

Ce fut ainsi que la route de ce navigateur infortuné fut jalonnée en quelque sorte par de lugubres événemens, présages trop certains de la catastrophe qui a causé sa perte entière.

M. de la Pérouse, se dirigeant au S. O., reconnut les îles des Traîtres et des Cocos, découvertes par Schouten et revues par le capitaine Wallis, qui, selon l'invariable cou-

tume des Anglais, en a changé les noms primitifs en ceux de *Keppel* et de *Boscawen.* De là le général français alla ranger la partie N. de l'archipel des Amis, et communiqua même avec les naturels de Tongatabou. Il eût bien desiré relâcher dans cette île; mais l'événement qui venait d'avoir lieu à celle de Maouna l'avait rendu défiant envers les naturels; et malgré les couleurs favorables sous lesquelles ses prédécesseurs avaient dépeint ceux des îles des Amis, il n'osa s'y fier. Il considérait avec juste raison que ses équipages étant diminués de beaucoup par les pertes qu'il avait essuyées, s'il lui arrivait quelque nouveau malheur qui lui coûtât encore du monde, il n'aurait plus eu un nombre de marins suffisant pour manœuvrer ses deux navires, et il eût été obligé de brûler l'un pour compléter l'armement de l'autre. D'ailleurs, il avait perdu ses grandes chaloupes, et il ne pouvait trouver aux îles des Amis les moyens de reconstruire des embarcations d'une nécessité tellement indispensable, qu'elle a fini par être reconnue même par ceux que, de notre temps, la manie des innovations avait portés à les faire supprimer à bord des bâtimens du Roi.

Ces considérations déterminèrent M. de la Pérouse à se rendre au plutôt à Botany-Bay, où il espérait trouver les moyens de réparer une partie de ses pertes. Il y mouilla le 26 janvier 1788, et, à sa grande surprise, y trouva une flotte anglaise. C'était celle qui, sous les ordres du commodore Philipp, était venue jeter les fondemens de ces colonies de la Nouvelle-Galles du Sud, dont l'accroissement rapide et l'état actuel si florissant sont bien dignes de l'admiration et des méditations du philosophe et de l'homme d'état.

C'est de là, c'est de ce lieu qu'on reçut les dernières nouvelles de l'expédition commandée par notre illustre compatriote; un voile funèbre semble nous avoir dérobé depuis la connaissance de sa lugubre destinée. Mille et mille conjectures ont été hasardées sur son sort: plusieurs

fois de faux indices, des rapports spécieux, ont ranimé l'espoir de retrouver au moins quelques vestiges de son fatal naufiage; mais ces lueurs passagères d'espérance se sont éteintes presque aussi vîte qu'elles avaient brillé.

Cependant de nouveaux renseignemens transmis au gouvernement français par la compagnie des Indes anglaises et publiés dans les *Annales maritimes*, paraissent donner la certitude que *la Boussole* et *l'Astrolabe* ont péri sur quelqu'une des Nouvelles-Hébrides, et qu'une quinzaine de personnes échappées à ce naufrage vivent encore dans l'île de Mallicolo (l'une des principales de cet archipel). Un bâtiment anglais est parti pour les aller recueillir et les rendre enfin à leur patrie. Il doit en ce moment être rendu sur les lieux. Avec quelle impatience n'attendons-nous pas des nouvelles de ce navire, commandé par le capitaine Dillon! Il n'est pas un Français qui ne tende les bras à ces déplorables restes d'une expédition si illustrée sous tant de rapports, et au sort de laquelle l'Europe entière a pris le plus vif intérêt. Quel que soit le rang de ceux qui ont survécu à sa ruine, le Roi et la patrie les accueilleront à leur retour comme des enfans chers à leur famille, et dont elle avait amèrement regretté la perte. Les honneurs, les récompenses, les distinctions les attendent : qu'ils viennent donc en jouir ! Mais que dis-je ! après de si longs malheurs, ces infortunés, près du terme de leur carrière, ne se trouveront-ils pas mille fois payés de tous leurs maux en revoyant sur le trône le bon prince frère de celui qui ordonna leur noble entreprise, et en revenant du moins mourir sur la terre natale!

XXIV. *Dixon*, 1785.

Ce fut moins dans le but de faire des observations nautiques, que pour se livrer à des spéculations commerciales, que fut entrepris le voyage des capitaines Portlock et Dixon. Mais comme, en faisant le trafic des pelleteries sur la côte

N. O. de l'Amérique, ces deux marins firent quelques découvertes intéressantes, il est à propos d'en faire mention ici.

Cook, dans son dernier voyage, s'était aperçu que l'on pouvait se procurer sur cette côte, et principalement à Nootka, une grande quantité de peaux de loutres dont on pouvait ensuite se défaire très-avantageusement à la Chine, où elles sont très-estimées. La perspective de cette nouvelle branche d'un commerce lucratif engagea une compagnie de négocians anglais à équiper deux navires pour en tenter l'exploitation. Ils se nommaient *le King George* et *la Queen-Charlotte.* Dixon commandait ce dernier; l'autre était sous les ordres du capitaine Portlock, qui était en outre commandant en chef.

Ces deux bâtimens partirent de Spithead le 16 septembre 1785, touchèrent à Guernesey, à Madère, à Sant-Iago et aux îles Malouines. Le 23 janvier 1786, ils partirent de ce dernier lieu, et, doublant le cap Horn, entrèrent dans la mer du Sud. Ils se rendirent directement aux îles Sandwich, qu'ils parcoururent l'une après l'autre pour s'y procurer des rafraîchissemens. Ils quittèrent cet archipel le 13 juin, et se dirigèrent vers la côte N. O. de l'Amérique. La capitaine Portlock, croyant qu'on se procurerait plus de pelleteries dans les parages du Nord de cette côte qu'à Nootka même, alla d'abord mouiller dans la rivière de Cook. Son attente y fut trompée, ainsi qu'à l'île Montagu, où il relâcha ensuite. Il voulut alors aller à Nootka; mais de très-gros temps et des vents contraires l'empêchèrent d'y rentrer; et la mauvaise saison s'approchant, il revint la passer dans les latitudes plus douces des îles Sandwich. Il demeura dans cet archipel jusqu'au mois de mars 1787, et reprit la route de la côte d'Amérique. Il y mouilla au commencement de mai dans une baie de l'île Montagu, devant le sound du Prince-William. Là, il caréna ses bâtimens, et y fit la rencontre du navire anglais *le Nootka*, commandé par le capitaine Meares, parti

du Bengale l'année précédente, pour venir aussi dans ces parages faire la traite des pelleteries. Son équipage avait horriblement souffert du scorbut, et près de la moitié en était mort.

Le 14 mai, les deux navires du capitaine Portlock entrèrent dans la baie du Prince-William. Là, il fut convenu qu'on enverrait de nouveau une grande chaloupe dans la rivière de Cook pour y tenter le trafic des peaux de loutre; que le capitaine Dixon, avec son bâtiment, se rendrait sur un autre point, tandis que *le King-George* demeurerait dans la baie du Prince-William. Dixon se mit en mer de suite, et longeant la côte vers l'E., il parvint devant une grande baie au fond de laquelle il mouilla le 23 mai. Il la nomma *Port Mulgrave* (c'est le Port des Français de la Pérouse).

Après un séjour de quelques jours, Dixon, continuant son voyage, alla reconnaître le cap Edgecumbe. De ce point, en allant au S., la côte jusqu'à Nootka était inconnue, Cook n'ayant pu, à cause des mauvais temps, s'en tenir à proximité. Dixon, qui l'approcha et la suivit d'assez près, découvrit que c'était une terre remplie d'entrées et d'enfoncemens profonds, et bordée d'îles qu'il nomma *îles de la Reine-Charlotte;* le détroit qui les sépare du continent fut appelé *détroit de Dixon.* Ces découvertes étaient sans doute importantes; mais la nature de la mission de ce capitaine ne lui permit pas d'employer le temps nécessaire pour en faire une reconnaissance détaillée; il ne fit en quelque sorte qu'esquisser ce qu'a depuis terminé de la manière la plus parfaite un autre officier anglais (Vancouver).

Dixon continua de descendre vers le Sud jusqu'à la hauteur de Nootka; de ce point, il quitta définitivement les côtes de l'Amérique, se rendit encore une fois aux îles Sandwich, et en repartit, après un mois de séjour, pour revenir en Europe. Le 22 octobre, il eut connaissance des îles Mariannes. Le 8 novembre, il mouilla à Macao, où il fut rejoint par le

capitaine Portlock, qu'il avait laissé dans la baie du Prince-William. Ces deux capitaines, après s'être avantageusement défaits de leurs pelleteries, revinrent en Angleterre, où ils arrivèrent en juin 1788.

XXVI. *D'Entrecasteaux*, 1791.

Depuis le 7 février 1788, on n'avait plus reçu aucune nouvelle de l'expédition de M. de la Pérouse. En exposant, dans sa lettre datée de Botany-Bay, le plan des opérations ultérieures par lesquelles il comptait terminer sa campagne, il annonçait qu'il espérait être rendu à l'Ile-de-France pour la fin de cette même année. Non-seulement il n'y était pas arrivé à cette époque, mais deux ans s'écoulèrent encore sans qu'on eût aucune connaissance de sa destinée.

L'agitation qui, en France, faisait fermenter toutes les têtes lors des premiers temps d'une révolution naissante, empêcha d'abord de songer sérieusement au sort d'une expédition scientifique. Les législateurs, les philosophes, les faiseurs en tout genre, dont on abondait alors, uniquement occupés de la propagation de leurs fatales doctrines, avaient bien autre chose à penser. Mais quelques savans de la capitale, que leur amour exclusif pour les sciences rendait étrangers à toutes les agitations politiques, furent les premiers frappés de ce lugubre silence. La Société d'histoire naturelle de Paris souleva le voile funèbre qui dérobait le sort de M. de la Pérouse à ses compatriotes; on ne pouvait douter que l'expédition qu'il commandait n'eût éprouvé quelque grand malheur. Cette société s'adressa donc à l'assemble nationale, pour exposer ses alarmes et demander que d'autres bâtimens fussent expédiés pour aller sur les traces de *la Boussole* et de *l'Astrolabe*, afin de recueillir du moins ceux des hommes de leurs équipages qui, échappés à un naufrage plus que probable, végétaient peut-être sur quelque île de l'Océan Pacifique, en invoquant les secours de leur patrie.

Cette demande fut accueillie avec autant d'empressement qu'elle méritait de l'être; et le Roi fut prié par l'assemblée d'ordonner l'armement de deux navires pour aller à la recherche de la Pérouse. Faire un pareil appel au cœur de Louis XVI, c'était lui offrir l'occasion de faire de son pouvoir l'usage qui lui en était le plus précieux, celui de voler au secours de l'infortune; aussi donna-t-il les ordres les plus prompts et les plus positifs pour que cet armement eût lieu sur-le-champ.

Le commandement de cette nouvelle expédition fut donné à M. d'Entrecasteaux, capitaine de vaisseau, déjà connu par ses belles campagnes dans les mers orientales. Outre la mission de rechercher M. de la Pérouse, il eut celle de continuer ses découvertes et d'achever la partie de son plan de campagne qu'il n'avait pu accomplir. Par conséquent, des officiers de choix furent mis sous ses ordres, ainsi que des savans et des artistes.

On fit à son égard la même faute que pour l'expédition de la Pérouse, faute qui a probablement causé le perte de celui-ci, et qui a failli plus d'une fois entraîner celle des navigateurs envoyés sur sa trace: on donna à M. d'Entrecasteaux les deux plus mauvais navires qu'on pût choisir pour une campagne de cette nature; ce furent encore deux grosses flûtes de 4 à 500 tonneaux, marchant fort mal, évoluant difficilement, et qui, au lieu d'être doublées en cuivre, ce qui eût pu en partie remédier à ces défauts, furent doublées en bois et mailletées. La première, que monta le commandant en chef, fut appelée *la Recherche*; l'autre, dont le commandement fut donné au major de vaisseau Huon de Kermadec, reçut le nom de *l'Espérance*.

Ces deux bâtimens appareillèrent de la rade de Brest le 28 septembre 1791: une foule de canots, montés par nombre de personnes de distinction, les environnaient au moment de leur départ; chacun, les saluant de la voix et du geste, exprimait avec attendrissement ses vœux pour le suc-

cès d'un voyage qui intéressait l'humanité bien plus encore que les sciences.

Le lendemain de sa mise en mer, M. d'Entrecasteaux décacheta des dépêches de la cour qui lui apprirent qu'il était élevé au grade de contre-amiral, et que M. Huon était nommé capitaine de vaisseau. Ainsi le Roi récompensait d'avance le zèle et le dévouement de ces deux officiers. On relâcha d'abord à Ténériffe, puis au Cap de Bonne-Espérance, où l'on arriva le 17 janvier 1792.

De ce lieu, le général se proposait de se rendre directement aux îles des Amis, pour se mettre sur la route de M. de la Pérouse; car ce dernier avait annoncé, dans sa dernière lettre datée de Botany-Bay, qu'il irait d'abord visiter cet archipel, puis la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides. C'était, en suivant cet itinéraire, qu'on avait sans doute le plus d'espoir de le retrouver; mais une circonstance imprévue engagea M. d'Entrecasteaux à changer le plan de sa campagne.

Deux capitaines de commerce français, arrivés depuis peu de Java à l'Ile-de-France, y déposèrent que le commodore Hunter, qu'ils avaient vu à Batavia, leur avait affirmé que, passant lui-même près des îles de l'Amirauté, il y avait aperçu sur la côte des hommes revêtus d'uniformes français, et qui paraissaient faire des signaux avec des morceaux d'étoffe; mais que la violence extrême des courans de ces parages l'avait empêché d'approcher assez près de la terre pour les bien reconnaître et leur porter secours, quoiqu'il ne doutât pas que ces hommes ne fussent des débris des équipages de la Pérouse. Effectivement, *la Boussole* et *l'Astrolabe* avaient dû passer dans le voisinage des îles de l'Amirauté, en revenant de la mer du Sud dans celle des Moluques et de l'Inde.

Sur cette déclaration, M. de Saint-Félix, alors commandant notre station navale à l'Ile-de-France, sachant que M. d'Entrecasteaux ne devait pas tarder à arriver au Cap, y

envoya sur-le-champ sa frégage *l'Atalante*, commandée par M. Bolle, pour lui transmettre des renseignemens qui pouvaient être si importans pour le succès de sa mission, mais qui, malheureusement, se trouvèrent controuvés.

Le commodore Hunter était lui-même mouillé en rade du Cap, lorsque *l'Espérance* et *la Recherche* y arrivèrent. M. d'Entrecasteaux s'attendait à recevoir directement de cet officier anglais des détails qui confirmassent le rapport des deux capitaines français: non-seulement il n'en fit rien, mais appareilla pour l'Europe quelques heures après l'arrivée sur la rade de l'expédition qu'il savait très-bien être celle envoyée à la recherche de la Pérouse, et cela sans avoir communiqué avec elle.

De plus, on s'assura dans la ville, et sur-tout près du gouverneur hollandais, que le commodore Hunter n'y avait jamais dit, pendant son séjour, un mot de cette rencontre prétendue des restes d'un équipage français sur les îles de l'Amirauté; et pourtant cette nouvelle était assez intéressante pour que lui ou ses officiers se fussent empressés de la répandre.

Tout cela rendit la déposition des deux capitaines marchands si suspecte à M. d'Entrecasteaux, qu'il fut tenté de n'y avoir aucun égard. Cependant, comme cette déposition, toute invraisemblable qu'elle était, n'avait pas laissé de faire impression sur l'esprit de beaucoup de personnes de ses deux bâtimens, il craignit qu'en la rejetant absolument, on ne l'accusât d'insouciance, de tiédeur, et de n'avoir pas tout sacrifié pour secourir au plutôt des compatriotes malheureux. En conséquence, changeant, dès le début, le plan de sa campagne, il se décida à se rendre, par la voie la plus prompte, aux îles de l'Amirauté. Pour cela, il fallait, à cause de l'état des moussons, aller attaquer ces îles par l'E., après avoir doublé l'extrémité S. de la Nouvelle-Hollande, et être redescendu par leur latitude.

La Recherche et *l'Espérance* partirent donc du Cap de

Bonne-Espérance pour entreprendre ce trajet, au bout d'un mois de séjour. Elles avaient laissé dans cette colonie un de leurs astronomes, auquel sa santé altérée ne permit pas de continuer le voyage; mais il fut remplacé dans ses fonctions par M. de Rossel, premier lieutenant de *l'Espérance*, et l'expédition ne perdit point au change.

Le 28 mars, on passa à vue de l'île d'Amsterdam, dédécouverte en 1696 par Vlaming. Les forêts y parurent tout en feu : on crut d'abord que c'était par suite de quelque éruption volcanique; on a su depuis que cet incendie avait été causé par l'imprudence de quelques matelots anglais établis dans cette île pour la pêche des phoques. Le 21 du mois suivant, on mouilla dans la baie des Tempêtes, sur la Terre de Diémen. Cette baie, découverte par Tasman en 1642, n'avait été alors que très-imparfaitement examinée; elle le fut en détail par les officiers français, et l'on découvrit au fond une large ouverture, qui était l'entrée d'un canal considérable et jusqu'alors inconnu.

Cette intéressante découverte retint quelque temps le général d'Entrecasteaux dans cette contrée. Il entra dans ce canal, le parcourut dans toute son étendue: il était large, offrait sur ses deux rives des ports nombreux et spacieux, et débouchait au N. vis-à-vis la presqu'île Tasman. On s'aperçut par-là que la terre sur laquelle est située la baie de l'Adventure, et que Cook lui-même avait cru appartenir à celle de Diémen, n'est qu'une grande île qui en est séparée par ce nouveau détroit, nommé à juste titre *canal d'Entrecasteaux*.

Les plans qui ont été levés, dus, ainsi que toutes les cartes dressées dans ce voyage, à M. Beautemps-Beaupré (1),

---

(1) M. Beautemps-Beaupré, ingénieur géographe de l'expédition, a été puissamment secondé dans ses travaux par le zèle et les talens des autres officiers, sur-tout de MM. de Rossel, Willaumez, Raoul frères et Gicquel-Destouches.

sont d'une exactitude et d'une précision si grandes, que tous les marins qui ont été depuis à portée de s'en assurer sur les lieux, en ont été frappés d'admiration; tous demeurent d'accord qu'ils n'ont jamais rien vu de si parfait en ce genre, même dans les moindres détails.

S'il est du devoir des hommes véritablement instruits de démasquer par-tout le charlatanisme impudent qui, trompant les contemporains, prétend en extorquer des éloges qu'il n'obtiendra jamais de la postérité, ils doivent avec plus d'empressement encore rendre au vrai mérite la justice qui lui est due. Qu'il me soit donc permis de joindre ma voix aux leurs pour rendre à M. Beautemps-Beaupré le tribut d'hommages auquel il a acquis tant de droits, sur-tout de la part des marins. Honneur au savant modeste et laborieux, au zèle infatigable duquel la France doit ses meilleures cartes marines, et auquel les officiers de vaisseau doivent de plus la connaissance de méthodes nouvelles plus simples et plus précises, qui leur donnent les moyens d'en lever eux-mêmes d'excellentes!

Après avoir terminé en détail toutes les opérations relatives à la découverte du canal d'Entrecasteaux, le général, voyant qu'il lui restait encore beaucoup de temps avant le commencement de la mousson d'E. qui devait le conduire aux îles de l'Amirauté, résolut d'aller préalablement découvrir la côte S. O. de la Nouvelle-Calédonie, que Cook n'avait pas vue, et que les instructions données à la Pérouse lui prescrivaient de visiter: outre une nouvelle découverte à faire dans cette contrée, on avait donc encore l'espoir d'y apprendre de ses nouvelles. Dans ce double but, l'expédition quitta la Terre de Diémen le 28 mai, et fit route au N. N. E. Le 16 du mois suivant, elle atteignit l'île des Pins, et commença de ce point à longer, le plus près possible, la côte encore inconnue de la Nouvelle-Calédonie. Ce fut là que, le 20 juin, *la Recherche* faillit se perdre. Cette côte est environnée de toute part d'une ceinture de

récifs qui la rend inaccessible. Les deux bâtimens furent portés sur ces écueils par la violence des courans, et s'en trouvèrent inopinément si rapprochés, qu'on ne pouvait trop se hâter de revirer pour s'en éloigner. *L'Espérance* exécuta cette manœuvre assez promptement; mais *la Recherche* essaya trois fois inutilement d'en faire autant : déjà elle n'était plus qu'à deux encablures des brisans et sa perte semblait inévitable, lorsqu'une quatrième tentative lui réussit en filant l'écoute de misaine, au moment où elle envoyait vent devant; ce fut son capitaine de pavillon, M. d'Auribeau, qui vint lui-même commander la manœuvre qui la sauva.

On continua, malgré le danger sans cesse renaissant que présentait cette navigation, à suivre la côte de la Nouvelle-Calédonie en remontant au N.: on la trouva, dans toute son étendue, bordée d'une chaîne d'écueils qui ne permirent d'y aborder nulle part; même lorsqu'on eut atteint l'extrémité N. de cette grande île, on vit que dans cette direction les récifs se prolongeaient au large dans une étendue de près de 52 lieues; on en fit une reconnaissance exacte, on en détermina la position et les limites, et ce service n'est pas un des moindres que l'expédition de d'Entrecasteaux a rendus à l'hydrographie. Cette suite de récifs et d'îlots presque à fleur d'eau, reçut le nom de *récifs d'Entrecasteaux* et d'*îles Huon*, du nom du capitaine de *l'Espérance*.

La saison favorable approchant, on fit voile pour les îles de l'Amirauté. On reconnut en passant celles des Arsacides, la partie O. de l'île de Bougainville, et l'on relâcha le 17 juillet au port Carteret, dans la Nouvelle-Irlande. Les pluies continuelles qu'on y éprouva, développant parmi les équipages des germes de scorbut, on n'y séjourna que jusqu'au 24; le 28, on arriva en vue des îles de l'Amirauté.

On approcha de très-près de ces petites îles, et l'on n'y vit rien qui annonçât la présence des naufragés qu'on y cherchait. Les courans, il est vrai, empêchèrent d'y mouiller;

mais on communiqua avec leurs habitans: on leur fit toutes les questions possibles pour savoir d'eux si des Européens étaient réfugiés sur leurs îles; leurs réponses furent unanimement négatives, et de plus on ne vit en leur possession aucun objet de fabrique française. Dès-lors M. d'Entrecasteaux demeura convaincu que le rapport des capitaines de commerce qu'on lui avait fait parvenir au Cap, était absolument faux, et qu'il n'y avait aucune apparence de retrouver dans ces parages des vestiges de l'expédition de M. de la Pérouse. Il ne lui restait plus, pour y parvenir, qu'à reprendre l'exécution du plan de son voyage dans l'ordre qui lui avait été prescrit par ses instructions; mais avant tout, il fallait procurer, dans une relâche commode et abondante, quelque repos à ses équipages épuisés par les fatigues et les privations d'une navigation déjà bien longue : dans cette intention, le général fit route pour l'île d'Amboine; il visita l'extrémité occidentale de la Nouvelle-Guinée, traversa le détroit de Pitt, et arriva à Amboine le 6 septembre.

Un séjour d'un mois dans cette fertile colonie, chef-lieu des établissemens hollandais aux Moluques, permit à nos voyageurs d'y prendre un repos salutaire, et pourvut les bâtimens de tous les rafraîchissemens nécessaires. L'île d'Amboine, si riche en productions variées, offrit aux naturalistes ample matière d'observer et décrire une foule d'objets rares ou nouveaux. Depuis le célèbre Rumphius, cette île n'avait pas été visitée de personnes versées dans l'histoire naturelle; malheureusement, les nombreux mémoires et les dessins de M. Riche, chargé de la partie zoologique, ont presque tous été perdus, et la science a été privée du fruit de ses travaux assidus.

Le général d'Entrecasteaux quitta Amboine le 13 octobre, dans l'intention de faire, du côté du S. O., le tour de la Nouvelle-Hollande, dont les côtes, dans cette partie, étaient encore inconnues depuis la terre découverte par Nuyts en 1692, jusqu'à celle de Diémen. On commença

ce nouveau travail géographique au cap Leewin, sur lequel on attérit le 5 décembre. On suivit la côte de fort près pendant quatre jours. Le 9, une tempête engagea *la Recherche* et *l'Espérance* au milieu d'un groupe d'îlots et de rochers, et mit ces deux bâtimens dans la position la plus dangereuse. Dans l'impossibilité de regagner le large et voyant sa perte prochaine, le capitaine Huon de Kermadec voulut tenter du moins de sauver son équipage en se jetant à la côte : M. Legrand, enseigne sur *l'Espérance*, monte au grand perroquet, chargé de reconnaître de là un endroit du rivage favorable à l'exécution de cette triste et dernière ressource; par un bonheur inespéré, il découvre, entre une petite île et un banc de roches, un abri qui lui paraît sûr, et vers lequel le bâtiment se dirigeait. Il avertit le pilote du haut du mât, et le fait parvenir au mouillage, qui se trouve bon et où on laisse tomber l'ancre.

Pendant ce temps, *la Recherche*, qui avait quelque supériorité sur sa conserve, essayait, en louvoyant à force de voiles, de regagner la haute mer: mais bientôt ses écoutes sont brisées et ses voiles mises en lambeaux; il ne lui reste d'autre parti à prendre que celui qu'elle croyait avoir été déjà embrassé par *l'Espérance*. Avec quel plaisir on l'aperçut en sûreté dans un bon mouillage, et qui par ses signaux invitait le général à venir s'y réfugier!

Les deux bâtimens, réunis dans cet abri, y firent quelque séjour pour reconnaître les productions de la grande terre. Cette partie de la Nouvelle-Hollande n'offrait qu'une côte basse couverte de dunes, de sable et de broussailles; on n'y vit aucune apparence de rivière, aucune baie ou enfoncement remarquable. Ce fut sur cette terre désolée que M. Riche, se livrant avec trop d'ardeur à des recherches d'histoire naturelle, et s'étant enfoncé assez avant dans l'intérieur du pays, s'y égara pendant deux jours entiers, précisément au moment où l'on songeait à se remettre en mer sans délai. La disette d'eau se faisait sentir, et plu-

K

sieurs personnes étaient d'avis d'appareiller au plutôt, persuadées que ce naturaliste avait été rencontré et massacré par quelque horde de sauvages; le général d'Entrecasteaux ne fut heureusement pas de cette opinion. Par ses ordres, divers détachemens furent envoyés à terre, à sa recherche; on lança des fusées et l'on tira des coups de canon de quart d'heure en quart d'heure. Le troisième jour on retrouva enfin M. Riche, qui fut ramené à bord à demi mort d'épuisement et d'inanition.

On partit le 17 décembre, et l'on continua la découverte de la côte jusqu'au 2 janvier 1793. On en avait parcouru une étendue de 9° en longitude, sans trouver le moindre ruisseau où l'on pût faire de l'eau ; il n'en restait plus que trente barriques sur chaque bâtiment ; et quoique les équipages fussent réduits à la plus mince ration, il était impossible de cotoyer plus long-temps cette terre pour atteindre celle de Diémen, dans l'incertitude de trouver, dans l'intervalle qui restait encore à découvrir, un lieu propre à une aiguade. Laissant donc cette partie de la Nouvelle-Hollande dans l'obscurité où elle avait été jusqu'alors, M. d'Entrecasteaux se décida à faire route directement et le plus promptement possible pour la baie des Tempêtes, où l'on avait déjà séjourné l'année précédente, et où l'on arriva le 21 janvier.

On traversa de nouveau le détroit de d'Entrecasteaux. On mouilla le 21 février dans la baie de *l'Adventure ;* on se procura pendant ce temps l'eau et le bois nécessaires, et le 27 l'expédition reprit la mer, faisant route au N. E. pour se rendre aux îles des Amis. C'était là qu'on avait le plus d'espoir d'apprendre des nouvelles de M. de la Pérouse, puisqu'il avait dû s'y rendre en quittant Botany-Bay.

Dès qu'on y fut arrivé, on s'empressa de prendre à son sujet tous les renseignemens possibles : ils furent, hélas ! trop infructueux. Les naturels firent l'énumération de tous les bâtimens européens qu'ils avaient vus depuis Cook, en indiquant les époques par le nombre des récoltes d'ignames. On reconnut très-bien dans cette énumération le passage

de la Pérouse au N. des îles des Amis, quand il se rendait des îles des Navigateurs à Botany-Bay. Nous avons vu qu'alors il communiqua même avec les pirogues de pêcheurs de Tongataboo; mais depuis on ne l'avait pas revu dans ces parages (1).

L'espoir de retrouver leurs malheureux compatriotes s'affaiblit dès-lors de jour en jour dans l'ame de nos navigateurs. M. d'Entrecasteaux voulut faire encore une tentative vers la Nouvelle-Calédonie, où la Pérouse avait aussi dû passer. Comme les récifs qui entourent la côte occidentale de cette île n'avaient pas permis d'y débarquer lorsqu'on l'avait visitée l'année précédente, qu'on n'avait même jamais pu s'en approcher assez près pour distinguer les hommes, s'il s'en était trouvé sur le rivage, le général se détermina à aller relâcher dans un havre de la côte orientale beaucoup plus accessible. Il quitta les îles des Amis le 23 mars, et arriva, le 27 avril, dans la baie de Balade, à la Nouvelle-Calédonie, après avoir découvert, chemin faisant, quelques petites îles.

On chercha à retrouver à Balade des traces du passage de *la Boussole* et de *l'Astrolabe*. On questionna les naturels: plusieurs d'entre eux assurèrent que du haut de leurs montagnes, ils avaient aperçu précédemment deux grands navires européens de l'autre côté de leur île; mais ils ne

(1) M. Dumont d'Urville, qui commande en ce moment une expédition de découvertes, assure, dans sa dernière lettre au ministre de la marine, datée de Tongataboo, qu'une femme de cette île lui affirma qu'avant l'arrivée de M. d'Entrecasteaux, duquel elle se souvenait parfaitement, deux navires pareils aux siens, mais portant le pavillon tout blanc, avaient relâché et séjourné assez long-temps aux îles des Amis. Il est bien étonnant que M. d'Entrecasteaux, pendant trois semaines de séjour et d'informations, n'ait pas appris cette nouvelle, qui devait être, en 1793, encore toute fraîche dans la mémoire des insulaires, et qu'elle soit affirmée par une seule personne trente-quatre ans plus tard. Nous croyons que la femme de laquelle M. d'Urville tient ce renseignement, l'aura trompé, en répondant à ses questions sur la Pérouse de la manière qu'elle aura cru lui être la plus agréable, et, selon l'usage des sauvages, dans l'espoir d'une récompense plus forte.

purent déterminer à quelle époque, ou du moins, s'ils en parlèrent, la difficulté de s'entendre avec eux fit qu'on ne put les comprendre. M. de Rossel pense que ces deux bâtimens sont ceux mêmes de M. d'Entrecasteaux, qui, l'année d'avant, avaient paru sur cette côte. Cependant, si les derniers renseignemens qu'on a eus sur la fin déplorable de l'expédition de la Pérouse sont vrais, s'il a réellement péri sur l'une des Nouvelles-Hébrides, il est infiniment possible que ce soient effectivement ses deux bâtimens que les Calédoniens ont désignés dans leurs réponses aux questions qu'on leur fit sur son sort; car sa route alors dut naturellement l'amener en vue de la Nouvelle-Calédonie.

Ce fut dans cette relâche que mourut le chevalier Huon de Kermadec, capitaine de *l'Espérance*. Son tempérament usé ne put résister plus long-temps aux fatigues de cette campagne. Il fut enterré sur la petite île où l'on avait dressé l'observatoire. M. d'Hesmiry d'Auribeau lui succéda dans le commandement de son bâtiment.

Le général, renonçant à toute recherche ultérieure sur le sort de la Pérouse et ne doutant plus de sa perte absolue, songea à revenir en Europe. On fit d'abord route pour l'archipel de Santa-Cruz, dont on fit une nouvelle exploration: la carte qu'en a dressée M. Beautemps-Beaupré est infiniment supérieure à celle qu'en avait faite le capitaine Carteret, lors de son voyage autour du monde.

On alla ensuite faire une reconnaissance de la partie N. de la Louisiade; on franchit le détroit de Dampier, et l'on explora la partie septentrionale de la Nouvelle-Bretagne. Les travaux des officiers de l'expédition contribuèrent beaucoup au perfectionnement de la géographie de ces parages si rarement visités. Le 21 juillet 1793, on perdit le général d'Entrecasteaux, marin d'un mérite supérieur, et dont la carrière fut honorée par les services les plus distingués. Après sa mort, M. d'Auribeau passa sur *la Recherche* en qualité de commandant en chef, et M. de Rossel prit le commandement de *l'Espérance*.

Le scorbut commençait à exercer ses ravages d'une manière alarmante parmi les équipages : on se hâta de gagner les Moluques, pour y trouver une relâche où l'on pût arrêter les progrès de cette maladie. On arriva à Waygiou le 14 août, et l'on y séjourna jusqu'au 27. Le 3 septembre, on mouilla à Bourro, où l'on demeura jusqu'au 15 du même mois. De là, passant par le détroit de Boutton, l'expédition arriva le 18 octobre devant Sourabaya, port de la partie orientale de l'île de Java. C'est là que commença la suite de désastres et de discordes qui terminèrent le voyage d'une manière malheureuse : les détails en sont demeurés usqu'à présent peu connus.

On envoya d'abord à terre M. de Trobriant, lieutenant de vaisseau, pour solliciter du commandant hollandais la permission de relâcher dans le port de Sourabaya, et lui demander les secours dont on avait besoin. Il devait être de retour à bord le soir même, ou le lendemain matin, au plus tard ; on l'attendit en vain pendant trois jours. Inquiet de ce retard inexplicable, M. d'Auribeau expédia un second canot commandé par M. Mérite, pour avoir des nouvelles du premier. Quel fut l'étonnement de cet officier, lorsque, en arrivant à terre, il apprit que M. de Trobriant et les gens de son canot étaient détenus prisonniers de guerre, la Hollande se trouvant alors en guerre avec la France, assaillie elle-même par presque toutes les puissances de l'Europe !

Depuis leur départ de Brest en 1791, nos navigateurs n'avaient eu aucune nouvelle de ce qui s'était passé dans leur patrie. Ils l'avaient laissée, il est vrai, dans un état d'agitation inquiétant; mais ils étaient loin d'en avoir prévu les épouvantables suites. Les Hollandais les leur représentèrent sous les plus affreuses couleurs ; ils leur firent un tableau horrible de l'état de la France; ils la leur peignirent comme déchirée par les factions, en proie à la guerre civile et à moitié conquise par l'étranger. Ceux mêmes des gens de l'expédition que leur défiance portait à ne pas ajouter une

foi entière aux récits des Hollandais, ne purent discerner jusqu'à quel point l'exagération s'y mêlait à la vérité, et tous se livrèrent à la douleur.

Cependant le commandant hollandais, ayant informé la régence de Batavia de l'arrivée de l'expédition à la recherche de la Pérouse, en reçut l'ordre de la considérer, malgré l'état de guerre, comme appartenant à une nation amie, à raison de la nature de sa mission. On annonça à M. d'Auribeau que son voyage n'ayant pour objet que des recherches paisibles, on recevrait les bâtimens avec hospitalité, et qu'ils seraient admis dans le port, où l'on fournirait à tous leurs besoins. On entra donc le 28 octobre, et, pendant un mois, tout se passa avec la plus parfaite tranquillité.

Mais l'esprit soupçonneux des Hollandais fit bientôt concevoir des inquiétudes à la régence, quand elle sut que les bâtimens français avaient navigué dans les Moluques, et y avaient pu prendre connaissance de la situation de leurs établissemens dans ces îles. Craignant que, par la suite, ils ne donnassent des renseignemens qui pourraient porter la France à des hostilités contre ces colonies dont ils étaient si jaloux, ils firent jurer aux officiers de l'expédition de ne point naviguer ultérieurement dans les mers de l'Inde, de ne point passer à l'Ile-de-France en retournant en Europe, mais de se rendre directement au Cap de Bonne-Espérance, où l'on se chargeait de leur faire donner toute sorte de secours.

Tous s'étant volontiers soumis à ces conditions, on demeura fort paisiblement deux mois entiers dans le port de Sourabaya; mais bientôt des nouvelles arrivées de France vinrent diviser entre eux les équipages français eux-mêmes, ce qui, au bout de quelques mois, nécessita leur dissolution.

Cependant, depuis long-temps, l'insalubrité du climat de l'île de Java exerçait ses ravages parmi ces malheureux Français; nombre d'entre eux avaient déjà succombé à la dysenterie, dont presque tous étaient atteints. Le commandant d'Auribeau mourut au commencement de septembre

1794, au moment où il venait de signer avec la régence une transaction pour remettre en dépôt les deux frégates qu'il n'espérait plus pouvoir ramener en France.

A la mort de M. d'Auribeau, toutes les collections du voyage restèrent entre les mains de M. de Rossel, devenu le chef de l'expédition.

En 1795, la régence procura à cet officier les moyens d'opérer son retour en France sur un bâtiment de la compagnie des Indes; mais il fut arrêté par les Anglais dans les parages de l'île de Sainte-Hélène, et conduit en Angleterre.

En 1799, sur les réclamations de M. de Prony, sir Joseph Banks, président de la Société royale de Londres, eut la générosité de faire rendre à la France tout ce qui concernait l'histoire naturelle.

On n'obtint que beaucoup plus tard ce qui était relatif à la géographie et à la navigation; mais on le recouvra enfin; et grâce aux soins ainsi qu'aux travaux assidus de MM. de Rossel et Beautemps-Beaupré, le public a pu jouir des fruits les plus importans de l'expédition à la recherche de la Pérouse (1).

XXVI. *Vancouver*, 1791.

Des obstacles insurmontables, et sur-tout la brièveté du temps qui leur avait été fixé pour achever des travaux qui en exigeaient beaucoup, avaient empêché Cook et la Pérouse de faire, de la côte N. O. de l'Amérique, l'examen détaillé qui devait constater l'existence présumée de ce ca-

(1) Pendant son séjour en Angleterre, M. de Rossel s'occupa non-seulement de refaire les calculs de toutes les observations astronomiques qui servent de base aux cartes dressées par M. Beautemps-Beaupré pendant le cours du voyage, mais aussi de préparer l'important ouvrage d'astronomie nautique qu'il a donné à la suite de la relation officielle tirée des journaux de M. d'Entrecasteaux. (Note du rédacteur des *Annales maritimes.*)

nal traversant le continent pour communiquer de l'Océan Pacifique dans la baie d'Hudson. Cette importante question de géographie demeurant encore indécise, l'Angleterre se détermina à en donner la solution positive et à fixer enfin tous les doutes sur ce sujet.

Une expédition d'exploration fut donc ordonnée dans cet unique but par le gouvernement britannique ; le commandement en fut confié au capitaine Vancouver, qui avait antérieurement servi avec distinction sous le capitaine Cook, lors de son deuxième voyage. On ne lui limita pas le temps pour la durée de ses opérations ; mais il eut ordre de ne pas revenir en Europe qu'elles ne fussent complètement achevées ; et un bâtiment d'approvisionnement (*le Dédale*) devait l'aller ravitailler, si sa campagne se prolongeait au-delà de la durée des munitions qu'il prendrait sur son propre navire.

Pour exécuter ce voyage, on ne lui donna, ainsi qu'on l'avait toujours fait en France en pareil cas, ni vaisseaux ou frégates, ni de ces grandes corvettes tirant beaucoup trop d'eau, encore moins de ces grosses et lourdes flûtes marchant mal, évoluant moins bien encore, et dérivant de manière à ne pouvoir jamais se relever d'une côte en cas d'affalement. On fit pour lui ce qu'on avait fait pour le capitaine Cook, c'est-à-dire qu'on acheta du commerce un navire de médiocre grandeur, mais dont la carène avait des formes assez fines pour assurer une marche convenable ; on y établit quelques petits canons sur le tillac, et on lui donna le nom de *la Découverte ;* on lui adjoignit un petit brig nommé *le Chatham*, dont le commandement fut confié au lieutenant Broughton. Ces deux bâtimens appareillèrent de la rade de Falmouth le 1.er avril 1791, relâchèrent à Ténériffe et au Cap de Bonne-Espérance, dont ils repartirent le 17 août pour aller attaquer la côte S. O. de la Nouvelle-Hollande. Vancouver desirait, si les circonstances le favorisaient, en faire la découverte entière, que jusqu'alors on

n'avait pu compléter. Il y attérit le 26 septembre près du cap Leewin, et commença, à partir de ce point, le travail que fit aussi, comme on l'a vu, M. d'Entrecasteaux, en 1792. Il découvrit, en longeant cette côte, un port qui échappa à l'investigation de ce général; il le nomma *port du Roi-George*, et y fit une relâche de quelques jours. Mais son équipage attaqué de la dysenterie, et ne pouvant y trouver les rafraîchissemens nécessaires, il repartit bientôt après, et renonça même à une plus longue exploration de la côte de la Nouvelle-Hollande, afin de se rendre le plutôt possible à Dusky-bay [baie Noire], dans la Nouvelle-Zélande.

Il y arriva le 2 novembre 1791, et, après quelque séjour, fit route pour l'île de Taïti. Dans cette traversée, il se sépara de sa conserve *le Chatham*, et découvrit quelques écueils isolés qu'il nomma les *Snares* [les Embûches]; puis il rencontra l'île d'Oparo, et arriva à Taïti. Il y fut rejoint par le capitaine Broughton, qui avait aussi de son côté découvert, en se rendant aux îles de la Société, une petite île qu'il appela *île Chatham*.

Le 24 janvier 1792, *la Découverte* et *le Chatham* quittèrent Taïti, et firent route au N. E. Le 1.er mars suivant, ces deux bâtimens abordèrent à Owyhée, allèrent visiter de là les îles Woaho et Aloui; après quoi Vancouver se hâta de se rendre sur le théâtre des opérations principales de sa campagne, la côte N. O. de l'Amérique. Le 17 avril, il attérit sur la Nouvelle-Albion, et commença son travail géographique en remontant vers le nord.

Il serait beaucoup trop long de le suivre dans les détails minutieux de l'exploration parfaite qu'il fit de ces côtes depuis le cap Mendocin jusqu'à l'entrée de Cook, ce qui comprend une étendue de plus de 20° en latitude. Il y employa les étés des années 1792, 1793 et 1794, et apporta à ses travaux une persévérance, une sagacité et une patience sans égales. Les terres qu'il reconnut sont très-découpées par une multitude de bras de mer, d'entrées et de baies pro-

fondes; Vancouver pénétra par-tout, et ne laissa pas le plus petit espace sans l'avoir reconnu parfaitement. Ce fût surtout avec ses canots qu'il effectua ces navigations difficiles dans une infinité de passages étroits, où les plus petits navires n'eussent souvent pas trouvé assez d'eau pour flotter; c'est de cette manière seulement qu'on peut faire avec succès une reconnaissance géographique de détails.

Vancouver constata ce que la Pérouse et Dixon avaient déjà soupçonné; c'est que, ce qu'on avait cru jusqu'alors la côte ferme de l'Amérique, n'était dans ces parages qu'une continuité d'îles plus ou moins grandes, bordant les rives du véritable continent. Le port de Nootka, découvert par Cook, se trouva être lui-même situé sur la plus grande de toutes ces îles, laquelle est séparée de la grande terre par l'entrée de Juan de Fuca. Cette entrée n'est qu'un simple détroit remontant du S. au N., et se rouvrant dans l'Océan Pacifique, sans pénétrer à l'O. vers la baie d'Hudson, comme on l'avait supposé jusqu'alors.

Vancouver prouva, d'une manière désormais irrécusable, qu'il n'existe entre le 40.e et le 62.e parallèle, aucun passage par lequel on puisse pénétrer à travers le continent de l'Amérique, de l'Océan Pacifique dans l'Océan Atlantique. L'exactitude et la perfection de ses travaux sont trop universellement reconnues, pour que nous nous étendions davantage sur leur mérite. Ce capitaine, élève et digne émule du célèbre Cook, eut l'honneur de résoudre le problème important qui, depuis tant d'années, occupait tous les géographes: vainement a-t-on voulu soutenir depuis que le passage du N. O. existait sur des latitudes plus élevées que celles que parcourut Vancouver; les recherches faites sur ce sujet ont été infructueuses; elles n'ont servi qu'à faire briller les talens et la persévérance infatigable du capitaine Parry.

Vancouver, après avoir relâché à Valparaiso, doubla le cap Horn, et revint en Angleterre, où il arriva en octobre 1795, après une absence de près de cinq années.

Ici se termine la tâche que je m'étais imposée en rédigeant ce mémoire, dans lequel j'ai mis sommairement sous les yeux des lecteurs les travaux de tous les navigateurs géographes du dernier siècle. On y verra que les services qu'ils ont rendus à la géographie, dans l'espace de quatre-vingts ans, sont immenses; et que, dans cet espace de temps, ils ont fait faire à cette science plus de progrès qu'elle n'en avait fait proportionnellement depuis la fin du XIV.ᵉ siècle jusqu'à eux. De grandes erreurs détruites, les contours des grands continens reconnus et déterminés ; le chaos de la Polynésie, de l'Australasie et de ce vaste Océan Pacifique, débrouillé et éclairci par la découverte d'une multitude de terres et d'îles inconnues: tels ont été les résultats de leurs voyages. Après les avoir examinés, on avouera qu'ils ont laissé bien peu de chose à faire à leurs successeurs, surtout relativement aux masses. Toutefois il reste encore à faire d'utiles reconnaissances dans les détails de certains parages, principalement dans des parties du globe anciennement connues, mais dont les vieilles cartes, toujours recopiées l'une sur l'autre jusqu'à nos jours, sont remplies d'erreurs graves dues au peu d'instruction de leurs auteurs, et sur-tout à l'imperfection des instrumens d'astronomie dont on se servait dans un temps où la navigation était encore dans son enfance.

DE FREMINVILLE.

A partir du dix-neuvième siècle, c'est-à-dire, depuis vingt-huit ans, les relations de toutes les expéditions lointaines ordonnées par les gouvernemens de France, d'Angleterre, de Russie, de Hollande, d'Espagne, de Suède, de Danemark et des États-Unis, ainsi que de toutes celles qui ont

été faites par les bâtimens du commerce de ces différentes nations, se trouvent dans les *Annales maritimes et coloniales.*

Ces relations seront aussi publiées à part dans une seconde brochure, si, comme nous osons l'espérer, la première est favorablement accueillie du public.

